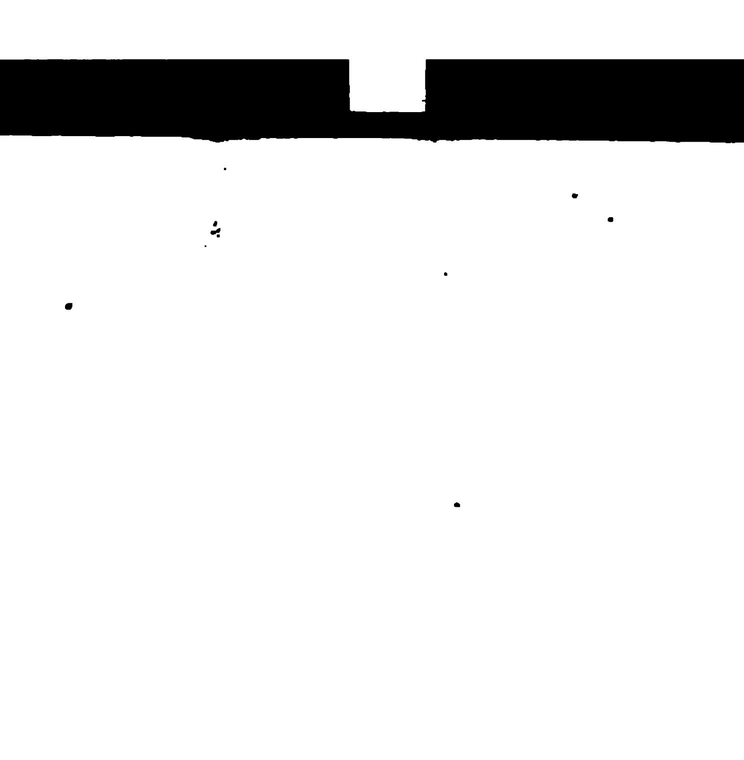


Σ. 1.







DICTIONNAIRE

HYDROGRAPHIQUE

DE LA FRANCE.

IMPRIMERIE DE HUZARD-COURCIER.

DICTIONNAIRE
HYDROGRAPHIQUE
DE LA FRANCE,

CONTENANT

La description des Rivières et Canaux flottables et navigables dépendans du domaine public, avec une Carte et un Tableau synoptique indiquant le système général de la navigation intérieure;

OUVRAGE COURONNÉ PAR L'ACADÉMIE ROYALE DES SCIENCES;

Suivi de la

COLLECTION COMPLÈTE
DES TARIFS DES DROITS DE NAVIGATION;

PAR THÉODORE RAVINET,

SOUS-CHEF A LA DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

TOME PREMIER.

PARIS,

BACHELIER (SUCCESSEUR DE Mme Ve COURCIER), LIBRAIRE,
QUAI DES AUGUSTINS, N° 55.

1824.

A

MONSIEUR LE CONSEILLER D'ÉTAT

Becquey,

Directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines.

MONSIEUR LE DIRECTEUR-GÉNÉRAL,

Depuis long-temps on sentait le besoin d'avoir des documens positifs sur les cours d'eau flottables et navigables de la France;

mais la nécessité s'en fait apercevoir bien plus vivement, depuis que votre sollicitude pour le bien public a fixé l'attention générale sur les moyens d'améliorer notre navigation. Le rapport que vous avez publié sur cet objet en 1820, *a eu pour but de diriger les capitalistes vers un genre nouveau de spéculations, et de faire concourir l'intérêt particulier à l'achèvement ou à l'entreprise de canaux commencés ou projetés depuis de longues années. L'appel que vous avez fait n'a pas été vain; et c'est par suite de vos efforts que nous allons recueillir les bienfaits d'une navigation intérieure dont la jouissance paraissait réservée aux générations suivantes.*

J'ai cru ces circonstances favorables à la

publication d'un Dictionnaire hydrographique, qui contînt la description succincte de tous les canaux déjà faits, de ceux qui vont vous devoir leur existence, ainsi que de toutes les rivières flottables et navigables qui peuvent devenir la matière première de nouveaux canaux. Les suffrages qu'il a obtenus de plusieurs des membres les plus distingués du corps des Ingénieurs et de l'Académie royale des Sciences, me permettent de croire qu'il ne sera pas sans utilité.

Je me suis empressé de profiter des conseils que l'Académie a mêlés à ses éloges, et je crois avoir donné à ce recueil le degré d'intérêt dont ce corps illustre l'a jugé susceptible; heureux si j'ai pu rendre plus di-

gne de vos regards l'Ouvrage dont vous avez bien voulu encourager l'entreprise!

J'ai l'honneur d'être avec les sentimens du plus profond respect et de la plus vive reconnaissance,

Monsieur le directeur-général,

Votre très humble et très
obéissant serviteur,

RAVINET.

Paris, le 26 juin 1823.

PRÉFACE.

Les renseignemens nombreux que contient ce Dictionnaire, et sur l'authenticité desquels on peut compter, puisqu'ils ont été puisés dans les mémoires existans à l'administration des Ponts et Chaussées, me paraissent de nature à intéresser plusieurs classes de lecteurs. Les autorités locales connaissent l'état de la navigation dans leurs départemens respectifs; mais elles doivent désirer de se procurer des données également certaines sur la navigation des départemens circonvoisins. Ceux dont les spéculations consistent à transporter à de grandes distances les objets du commerce, tant intérieur qu'extérieur, ont besoin de connaître toutes les lignes navigables qui peuvent faciliter ces transports; il leur importe aussi de savoir avec quel tirant d'eau les bateaux peuvent naviguer sur les rivières ou canaux qu'ils ont

à parcourir, ainsi que le chargement qu'il est possible de donner à ces bateaux dans les différentes saisons de l'année; et comme la quotité du droit de navigation doit nécessairement entrer en considération pour déterminer les transports par eau, j'ai cru utile de donner, à la suite de mon Dictionnaire, la collection complète des tarifs des droits qui se perçoivent sur les rivières et canaux. Enfin, comme cet Ouvrage indique le point où commence le flottage ou la navigation sur chaque rivière, et que c'est à partir de ce point que, conformément à l'article 538 du Code civil, les rivières font partie du domaine public, il peut servir à éclairer les propriétaires riverains sur les droits et les charges de l'État, tant sous le rapport des irrigations, de la jouissance de la pêche, du chemin de halage et du marche-pied, de la propriété des îles et îlots, que sous le rapport du curage et de l'entretien des rivières. Le Gouvernement paraît avoir l'intention de faire déterminer d'une manière officielle l'endroit où commencent, pour chaque rivière, le flottage et la navigation, et l'administra-

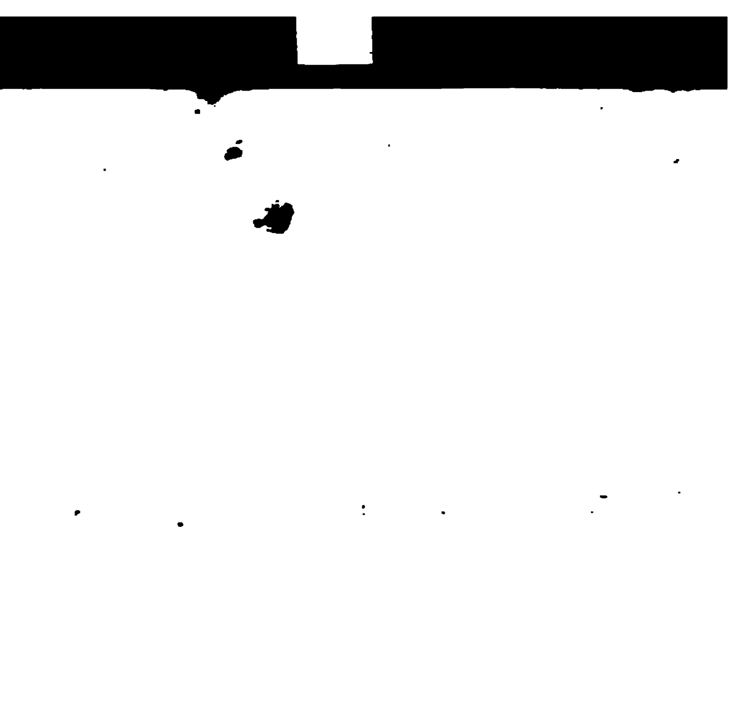
tion a cru devoir, par respect pour les droits de propriété, donner les instructions nécessaires pour que ce travail fût préparé contradictoirement entre les représentans des divers intérêts. C'est, je crois, le moment d'offrir à toutes les parties intéressées l'ensemble des renseignemens existans déjà sur la matière; et comme le point qu'il s'agit de fixer légalement est une question de fait sur laquelle il semble qu'on ne puisse guère varier, il est permis de croire que les vérifications contradictoires qui vont avoir lieu ne feront que confirmer l'exactitude des documens qu'on a recueillis sur cet objet.

J'ai fait succéder à la nomenclature alphabétique des rivières et canaux, une récapitulation sommaire qui indique, dans un ordre géographique, le système général de notre navigation intérieure. Le tableau que j'ai dressé à cet égard comprend tous les cours d'eau par ordre de bassins. D'après cette classification, chaque fleuve ou rivière débouchant dans la mer donne son nom à un bassin, et forme une ligne sur laquelle viennent s'embrancher successivement les

différens affluens, depuis sa source jusqu'à son embouchure; de sorte qu'on peut suivre d'un seul coup d'œil toutes les ramifications de chaque cours d'eau, et voir quelle est leur étendue flottable ou navigable dans chacun des départemens qu'elles traversent. Comme les canaux à point de partage ont pour objet d'opérer la réunion de deux bassins, j'ai dû faire figurer ces canaux dans chacun des bassins dont ils font la jonction, en ayant soin de mentionner la longueur de leurs versans respectifs dans le bassin auquel ils se rapportent. Je me suis conformé, pour la classification des bassins, à la méthode géographique ordinaire, en commençant par le nord et en suivant successivement toutes nos côtes. Je dois observer ici que la délimitation que j'ai adoptée pour les bassins n'est pas exactement la même que celle d'après laquelle ont été établis les tarifs des droits de navigation dont j'offre la collection complète à la suite de mon Dictionnaire. Les différences qui existent à ce sujet proviennent de ce que l'administration a jugé à propos, ou de réunir, sous la dénomina-

tion d'un même bassin, plusieurs rivières qui n'avaient entre elles d'autre rapport que leur voisinage, ou de détacher d'un bassin une rivière qui aurait dû naturellement en faire partie, mais qui, à cause de son importance, lui a paru devoir former un bassin particulier, tandis que j'ai pris pour règle de faire autant de bassins que nous avons de cours d'eau navigables qui se rendent directement à la mer. Je ne me suis éloigné de la marche qui était tracée par l'administration que pour suivre, d'après les conseils de l'Académie des Sciences, un ordre plus rigoureusement géographique, et la nouvelle classification que je présente ne nuira d'ailleurs en rien à la facilité des recherches, au moyen des chiffres que j'ai mis à la suite de chaque article du Dictionnaire, et qui renvoient au tableau synoptique, ainsi qu'à la collection des tarifs.

Comme tous les ouvrages de statistique, mon Dictionnaire ne contient qu'une énumération de faits et de résultats positifs qui, par suite de leur multiplicité et de la grande étendue de pays qu'ils embrassent, ne pour-



DICTIONNAIRE

HYDROGRAPHIQUE

DE LA FRANCE.

Nota. Les chiffres arabes mis à la suite de chacun des articles du Dictionnaire renvoient au tableau synoptique; et les chiffres romains, à la *Collection des tarifs.*

A.

AA. (*Bassin de l'Aa.*) Rivière qui prend sa source au-dessus de Rumilly, département du Pas-de-Calais, passe à Saint-Omer, Saint-Momelin, Watten, Saint-Nicolas, et se jette dans le port de Gravelines. Depuis Saint-Omer, où elle commence à être navigable, jusqu'à la mer, cette rivière présente un développement de 29 315^{m}.

Il existe au débouché de l'Aa, dans le port de Gravelines, une écluse qui fut construite par Vauban en 1699; sa largeur est de 4^{m},60; elle a deux passages à la mer, l'un avec porte tournante de chasse, et l'autre avec portes contrebusquées.

La navigation de l'Aa est fort importante; il se transporte par cette rivière beaucoup de charbon de terre, de tourbe, de bois de construction et de chauffage, de pierres, de grains, de foins, de vins et d'eaux-de-vie. Indépendamment des transports qui se font à l'aide de grands bateaux de 39ᵐ de longueur sur 4ᵐ,55 de largeur, il y a une multitude de petits bateaux qui naviguent sur cette rivière et qui servent à l'approvisionnement des marchés, ainsi qu'au transport des engrais et des récoltes. Chaque jour il part de Saint-Omer une barque ou coche d'eau pour Dunkerque; il en part une tous les deux jours pour Calais, et une deux fois la semaine pour Bergues.

La rivière d'Aa, qui, depuis un peu au-dessous de Saint-Omer jusqu'à son embouchure, sert de limite aux départemens du Pas-de-Calais et du Nord, est dans les attributions des autorités du premier de ces départemens. (81 — III.)

ACHENEAU. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui a son origine dans le lac de Grandlieu, département de la Loire-Inférieure, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Loire à Buzai. Elle est navigable sur tout son cours, qui est de 19000ᵐ.

Il existe à Messan et à Buzai des portes d'èbe et de flot qui ont une largeur de 4ᵐ,88. (309 — VI.)

ADOUR. (*Bassin de l'Adour.*) Cette rivière prend sa source dans le département des Hautes-Pyrénées

et se forme de trois ruisseaux venant, le premier du pic d'Arbison, le second de Grippe, et le troisième du pic du Midi. Ces trois ruisseaux se réunissent à Beaudeau au-dessus de Bagnères-Adour. L'Adour commence à être navigable à Saint-Sever, département des Landes; de là il passe à Mugron, Dax, Port-de-Lanne et Bayonne : il se jette dans l'Océan à 5 550^{m}, au-dessous de cette dernière ville.

La longueur navigable de l'Adour est de 114 000^{m}; la navigation est naturelle; la marée se fait sentir sur cette rivière jusqu'à Dax; elle monte ordinairement au pont de Bayonne de 5^{m},25 lors des vives eaux.

Depuis sa réunion avec la Bidouze jusqu'à la mer, sur une étendue de 28 000^{m}, l'Adour sert de limite aux départemens des Landes et des Basses-Pyrénées.

Les bois des Pyrénées et des Landes, les eaux-de-vie d'Armagnac, les goudrons et résines, etc., descendent par l'Adour à Bayonne, qui expédie en retour des denrées coloniales et autres. (358—I.)

AFF. (*Bassin de la Vilaine.*) Rivière qui prend sa source dans la forêt de Painpont, département d'Ille-et-Vilaine, et qui se jette dans l'Oust, près de Glénac, département du Morbihan. Elle commence à être flottable au moulin du Charelier, au-dessous de Guer (Morbihan) et navigable à la Gacilly.

La longueur de la partie flottable est de.... 20 000m,
Et celle de la partie navigable n'est que de.. 6 000.

L'Aff présente aux bateaux une profondeur d'eau qui varie de 1m à 1m,30. Les objets de transport sur cette rivière, sont les mêmes que sur la rivière d'Oust. (260.)

AGLY. (*Bassin de l'Agly.*) Cette rivière prend sa source dans le département de l'Aude, près de la métairie Pastres, et se jette dans la mer Méditerranée sous Saint-Laurent de la Salanque, département des Pyrénées-Orientales. Elle est flottable à bûches perdues, depuis le confluent de la Boulsane jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 62 500m; mais le flottage, qui est d'une très faible importance, ne peut avoir lieu que l'hiver, pendant les crues de l'Agly. Les rochers qui hérissent une partie de son cours et qui forment de nombreuses et hautes cataractes, présentent de grandes difficultés. (372.)

AIGNAY, *v.* COQUILLE.

AILLE. (*Bassin de l'Argens.*) Rivière qui prend sa source au quartier des Plâtrières, entre Pignans et Gonfaron, département du Var, et qui, sans sortir de ce département, se réunit à l'Argens, une lieue au dessous de Vidauban. La longueur de son cours est de 29 000m.

Cette rivière est flottable à bûches perdues depuis le pont d'Aille jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 14 000m.

Le flottage ne peut avoir lieu que dans les mois de novembre, décembre, janvier, février, et quelquefois mars; et encore n'est-ce que de temps en temps, après les grandes pluies, qu'il est praticable au-dessus de la maison des Miquelets, où le lit de la rivière est barré par des rochers.

La quantité de bois que l'on flotte annuellement est d'environ 90 mètres cubes; ces bois proviennent des forêts de la Garde et du Cannet; on les débite en planches aux scieries de Bérard. (434.)

AIN. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source dans les montagnes du Jura, au moulin du Saut, près de Nozeroy. Elle commence à être flottable à l'aval du pont du Navoy, sous les forges Olivier, et à être navigable à la Chartreuse de Vaucluse, département du Jura; elle se jette dans le Rhône, près d'Anthon, département de l'Ain.

La longueur de la partie flottable est de.... 53 000^{m},
Et celle de la partie navigable est de....... 97 000.

Le flottage sur la rivière d'Ain est assez considérable; il se fait en trains. On transporte annuellement à Lyon, par ce moyen, huit à neuf mille douzaines de planches de sapin, et environ 3,300 mètres cubes de bois de construction; la marine flotte environ 200 pièces de bois de chêne. Ces bois proviennent des forêts du Jura situées aux environs de Nozeroy, Champagnoles et Clairvaux. Le flottage est interrompu dans le département du Jura,

par le saut de la Sesse, à l'aval du pont de Poitte, sur une longueur de 1 000m à 1 200m; ce qui oblige de démonter les trains en amont de ce pont, et de les reformer ensuite dans le bassin de la Sesse. Depuis ce saut jusqu'au Rhône, il n'y a d'autres difficultés que celles qu'offrent les deux passages appelés Bret-de-Jambe et Saut-Mortier, que l'on ne franchit pas sans danger.

La partie navigable de cette rivière sert principalement au transport du plâtre pris à Villette. On construit des bateaux à Condes, Thoirette et Neuville.

La navigation n'a lieu qu'en descendant, et seulement pendant la durée des eaux moyennes : la navigation ascendante est nulle, tant à cause des bords escarpés de la rivière, qui ne permettent pas d'établir un chemin de hâlage, qu'à cause des sauts des moulins, qui y sont multipliés, et de la forte pente des eaux, évaluée à 1m,50 par kilomètre. (381 — XI.)

AIRE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source près de Ligny, département de la Meuse, et se jette dans l'Aisne à Senuc, département des Ardennes.

L'Aire n'est point employée aujourd'hui au flottage; mais elle a servi autrefois au flottage des bois de chauffage, qui, maintenant, sont consommés par les usines du pays; et la loi du 5 août 1821, relative à l'ouverture du canal des Ardennes, laisse la faculté de rendre cette rivière

navigable, s'il est reconnu que les dépenses à faire, à cet égard sont en proportion avec les produits qu'on peut espérer de cette opération. (218.—XVI.)

AISNE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source à Somme-Aisne, département de la Meuse; elle passe à Mouron (Ardennes), où elle commence à être flottable; à Vouziers, Semuy, Rethel, Château-Porcien, où elle commence à porter bateau; à Neufchâtel, Pontavaire, Vailly, Soissons, Vic, Saulzy, Atichy, La Motte, et Lajoyette: enfin, elle se jette dans l'Oise, au-dessus de Compiègne, département de l'Oise.

La longueur de la partie flottable est de.... 55 000^{m},
Et celle de la partie navigable est de...... 125 000.

On ne flotte sur l'Aisne que des bois de marine, dont on forme des trains aux ports de Mouron, Vouziers, Semuy, Rethel et Condé-les-Herpy. Ces bois proviennent des forêts de Mazarin, du Mont-Dieu, de la Maison-Rouge, de Signy, et en général de toutes celles qui environnent le lit de cette rivière. Les autres objets au transport desquels sert la rivière d'Aisne, consistent en grains, charbons de terre, fers, ardoises, marbres, vins, etc.

Il existe, sur la partie supérieure de la rivière d'Aisne, plusieurs sas éclusés et écluses simples, dont la largeur varie de 4^{m},85 à 10^{m}.

La navigation de l'Aisne acquerra une grande importance, par suite de l'ouverture du canal des Ar-

dennes. Aux termes de la loi qui ordonne l'exécution de ce canal, la navigation devra être perfectionnée sur l'Aisne, depuis Neufchâtel jusqu'à Semuy, et elle pourra même être établie en remontant de ce point à Senuc. Lorsque le canal des Ardennes sera exécuté, et que la navigation de l'Aisne et de l'Oise sera améliorée, on aura une facile communication par eau de la Seine à la Meuse. (216—XII, XIV.)

ALLIER. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source dans la forêt de Mercoire, département de la Lozère, commence à être flottable près de Saint-Arcons, et navigable à Fontanes, près de Brioude (Haute-Loire), et qui se jette dans la Loire, au bec d'Allier, à environ 6 000^{m} au-dessous de Nevers, département de la Nièvre.

La longueur de la partie flottable est de....	42 600^{m},
Et celle de la partie navigable est de.......	241 000.

On construit un grand nombre de bateaux au port de Chape, département de la Haute-Loire, ainsi qu'à Brassac et Jumeaux, département du Puy-de-Dôme. Les bateaux ne remontent point l'Allier, à cause de la pente de ses eaux, qui est moyennement de 1^{m},66 par 800^{m}. On augmente leur charge à mesure qu'ils descendent, et on les déchire à Paris. Les objets ordinaires de transport sont les houilles, les vins, les bouteilles, les chanvres, les bois de construction, de merrain, de chauffage, les charbons et les pierres.

Le flottage se fait par radeaux, et la navigation par bateaux, dont la longueur ordinaire est de 20 à 24^{m}; la largeur de 3^{m},50, et la profondeur réduite de 1^{m},50.

L'Allier pourrait être rendu flottable au-dessus de Saint-Arcons; mais les escarpemens de rocs qu'il serait indispensable de faire pour cet objet, exigeraient une grande dépense, dont on ne serait pas dédommagé. On a fait à cet égard, en 1788, 1789, 1790 et 1791, quelques tentatives auxquelles on n'a pas donné de suite. (266—VI.)

AMANCE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Aube, qui prend sa source à Amance, et qui se jette dans la rivière d'Aube, au-dessous de Bassefontaine. Il est flottable à bûches perdues depuis la Ville-au-Bois jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 14000^{m}.

Le flottage n'a pas beaucoup d'activité sur ce ruisseau. (118.)

AMOREY ou **GERMENELLE.** (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de la Haute-Marne, qui prend sa source à Amorey, et se jette dans la rivière d'Aube, au-dessous du moulin d'Aunoy.

Ce ruisseau a servi au flottage, pendant quelques années, sur une longueur de 5000^{m}, en remontant de son embouchure. Depuis plus de deux ans, on ne l'emploie plus à cet usage. (112.)

ANDELLE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière

a sa source à Serqueux, département de la Seine-Inférieure, et se jette dans la Seine, au port de Pitres, vis-à-vis Poses, département de l'Eure.

L'Andelle est flottable à bûches perdues depuis Forges-les-Eaux, près de sa source (Seine-Inférieure), jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 57 467^{m}.

Il existe sur cette rivière 49 pertuis, dont la largeur varie entre un et trois mètres; celle de la porte-marinière, nouvellement construite à Pitres, est de 8^{m}.

La quantité des bois flottés annuellement sur l'Andelle, s'élève à environ 14000 mètres cubes; ils proviennent des forêts de Bray, Forges et Lyons, et sont tous destinés pour Rouen.

C'est dans les mois d'août et de septembre que s'opère le flottage; il n'éprouve d'autres obstacles que ceux qui résultent de la multiplicité des pertuis et des prises d'eau. (222.)

ANDLAU. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département du Bas-Rhin, qui a sa source vers la limite de ce département et de celui des Vosges, au bas de Hochfeld, et qui se jette dans la rivière d'Ill, à peu de distance au-dessous de Fegersheim. Elle est flottable à bûches perdues sur une étendue de 13 430^{m}, à partir du premier étang de Chasse, à 2 000^{m} de sa source, jusqu'à l'égrilloir ou arrêt établi à 450^{m} en aval du grand déversoir près de Saint-Pierre. A ce dernier endroit, cette rivière perd son nom et prend

celui d'Ortenau, jusqu'à la banlieue de Zellwiller, où elle reprend son ancien nom d'Andlau, qu'elle conserve jusqu'à son embouchure dans l'Ill.

On flotte annuellement sur l'Andlau une quantité moyenne de 16,000 stères de bois de chauffage. Le flottage éprouve des difficultés, tant à cause des encombremens de rochers et des sinuosités de la rivière, qu'à cause du nombre considérable des barrages de prise d'eau des différentes usines situées sur son cours. On pourrait, sans de grandes difficultés et sans de grandes dépenses, prolonger le flottage de l'Andlau jusqu'à sa jonction avec la rivière d'Ill. Cette opération aurait pour résultat de faciliter l'approvisionnement de la place de Strasbourg. (7.)

ANDRIE. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau qui prend sa source à la fontaine de Druye, département de l'Yonne, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, à Surgy, département de la Nièvre.

Le flottage à bûches perdues a lieu, sur ce ruisseau, depuis Andrie (Yonne) jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 2200^{m}. Les bois flottés annuellement s'élèvent à environ 2500 stères. (159.)

ANGUISON. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source à l'étang de Ruesse, département de la Nièvre, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la rivière d'Yonne, un peu au-dessous du moulin de Marigny. Elle est flottable à bûches perdues sur toute l'étendue de son cours, qui est de 28760^{m}.

Il existe, le long de l'Anguison, onze ports principaux pour servir au dépôt des bois destinés au flottage. La quantité des bois transportés annuellement par cette rivière, varie de 30 à 50 000 stères. (147.)

ARCE, v. Vaudeurs.

ARCE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Aube, qui a sa source à Fontarce et se jette dans la Seine à Mérrey. Il est flottable à bûches perdues, depuis sa source jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 26 000^{m}.

Il existe sur le cours de ce ruisseau, 5 vannes de flottage, dont la largeur varie de 1^{m},13 à 1^{m},60.

On n'a pas flotté sur l'Arce depuis l'année 1788. (105.)

ARDÊCHE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source dans le département auquel elle a donné son nom, au lieu dit Cap-d'Ardèche. Elle commence à être flottable à bûches perdues au-dessus de Mayres, et en trains au-dessous du pont d'Aubenas; elle commence à être navigable à Saint-Martin-d'Ardèche, et se jette dans le Rhône à Saint-Just, sans sortir du département de l'Ardèche.

La longueur du flottage à bûches perdues est de	35 000^{m},
Celle du flottage en trains est de...........	74 000,
Et celle de la navigation est de...........	8 000.

La flottaison des bois n'est pas régulière chaque année; elle dépend des constructions à faire le long de l'Ardèche, ainsi que des demandes faites pour le

service de la marine. Les barrages des moulins existans au-dessus du pont d'Aubenas, rendent le flottage très pénible sur cette partie de l'Ardèche.

La navigation n'a lieu sur cette rivière que pour le transport des enrochemens destinés à la conservation des piles du pont de Saint-Just.

Le pont d'Arc situé sur l'Ardèche, au-dessous de Vallon, est remarquable : au premier aspect, il semble être de la main des hommes ; mais il est formé par la nature au moyen d'une roche énorme. Tout porte à croire que les eaux de l'Ardèche ont perforé la roche, qui faisait obstacle à son cours. Ce pont est élevé de 30^{m} depuis l'intrados jusqu'au niveau des basses eaux, et son ouverture est de 64^{m}. (402—XI.)

ARGENS. (*Bassin de l'Argens.*) Rivière du département du Var, qui a sa source entre Seillons et Brue, passe par Châteauvert, Correns, Montfort, Carcès, Vidauban, Lemuy et Roquebrune, et se jette dans la mer Méditerranée, au golfe de Fréjus. Son cours est de 90 000^{m}.

Cette rivière est flottable depuis le point où elle reçoit la Bresque jusqu'à la mer. Il a lieu à bûches perdues jusqu'au Muy, et, de ce dernier point à la mer, il se fait en trains.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de	44 000^{m},
Et celle de la partie flottable en trains est de	18 000.
Total	62 000.

La quantité de bois flotté sur cette rivière est d'environ 600^{m} cubes et de 12,000 planches. Ces bois proviennent principalement des forêts de Vins, du Thoronet, des Maures-du-Luc, de la Garde-Freinet, des Arcs et du Muy. Tout le bois flotté est de pin : on le conduit à Saint-Raphaël, d'où on le transporte à Toulon et à Marseille, presque tout débité en planches, tant aux scieries du Muy qu'à celles de Fréjus.

Le flottage à bûches perdues est difficile jusqu'au Muy, à cause des barres de rocher, des brisans et des chutes que présente cette partie de la rivière. (433.)

ARGUENON. (*Bassin de l'Arguenon.*) Cette rivière, qui coule entièrement dans le département des Côtes-du-Nord, a sa source au pied des montagnes du Mené, commune de Collinée : elle reçoit à sa naissance le produit du grand étang de Jugon, formé par une multitude de ruisseaux, et se jette dans la Manche à l'anse du Guildo.

Le flux de la mer remonte dans l'Arguenon, depuis le port du Guildo jusqu'à Plancoët, sur une étendue de 6000^{m}, et il remonterait beaucoup plus haut s'il n'était arrêté par un batardeau nécessaire au service de trois moulins, qui sont près le pont de Plancoët.

Le port de Plancoët offre, à mer haute, une profondeur d'eau de 3^{m},30 ; il n'y reste à mer basse que les eaux de la rivière, qui sont plus ou moins

hautes suivant les saisons; mais, aux marées équinoxiales, la mer monte dans ce port de 4 à 5^{m}; de manière que les barques de 70 à 80 tonneaux peuvent y arriver.

Depuis la baie du Guildo jusqu'au bourg de Saint-Lormel, l'Arguenon forme, sur près de 100^{m} de largeur, une plage de 4400^{m} d'étendue, bordée de rochers fort escarpés : néanmoins le passage est assez spacieux pour que deux ou trois barques puissent monter de front.

Le port du Guildo est au fond d'une baie très avancée dans les terres; les bâtimens de 2 à 300 tonneaux y remontent facilement et y sont à l'abri de tous les vents.

Le cours total de l'Arguenon est de 40000^{m}. (243.)

ARMANCE. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source au-dessus de Chaource, département de l'Aube, et qui se jette dans la rivière d'Armançon, au-dessous de Saint-Florentin, département de l'Yonne. C'est à Chaource qu'elle commence à être flottable à bûches perdues. Depuis ce point jusqu'à son embouchure, l'Armance présente un développement de 36000^{m}.

Cette rivière sert à l'exploitation des bois des environs de Chaource et d'Ervy; elle fournit annuellement 140 trains pour l'approvisionnement de Paris.

Il existe sur le cours de l'Armance, 6 vannes

destinées au flottage et dont la largeur est d'environ 1m,50. (179.)

ARMANÇON. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui a sa source dans la fontaine de Tagny, territoire d'Essey, département de la Côte-d'Or, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, à la Roche. (Yonne.) C'est dans ce dernier département qu'elle commence à être flottable; savoir, à bûches perdues à Saint-Florentin, et en trains à Brinon.

La longueur du flottage à bûches perdues est de 12 000m,
Et celle du flottage en trains est de.......... 13 000.

Ces deux espèces de flottage se font assez facilement sur l'Armançon. Depuis l'année 1796, on n'a pas flotté au-dessus de Saint-Florentin; mais avant cette époque le flottage remontait beaucoup plus haut.

Il existe sur cette rivière deux pertuis destinés au flottage: ils sont situés, le premier à Brinon, et le second à Cheny; leur largeur est de 6m,50. (168 — XII.)

ARQUES. (*Bassin de l'Arques.*) Rivière du département de la Seine-Inférieure, qui prend sa source à Monterollier, arrondissement de Neufchâtel, et qui se jette dans l'arrière-port de Dieppe.

L'Arques est flottable depuis Lasalle jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 31 000m. Elle sert à transporter annuellement environ 4,000 stères de bois, provenans de la forêt d'Eaux et destinés pour

Dieppe. Le flottage ne présente pas de difficultés; il se fait à bûches perdues.

Il y a sur l'Arques 16 moulins, depuis Lasalle jusqu'à l'arrière-port de Dieppe; ils barrent tous la rivière; mais au nombre de leurs vannes de décharge, il y en a une destinée au flottage. (92.)

ARRIÉGE. (*Bassin de la Gironde.*) Le vrai nom de cette rivière est *Auriége* ou *Oriége*, comme on le trouve sur la carte de Cassini; la plupart des gens du pays l'appellent l'*Auriejo* et les Espagnols l'*Aurigera*, à cause des paillettes d'or que cette rivière roule en assez grande abondance. Cette rivière prend sa source dans les Pyrénées, département de l'Arriége; elle commence à être flottable dans ce département entre Foix et Pamiers, et à porter bateau à Cinte-Gabelle (Haute-Garonne): elle se jette dans la Garonne à Pinsaguel, département de la Haute-Garonne.

La longueur de la partie flottable est de.... 41 000^{m},
Celle de la partie navigable est de......... 30 000.

Il existe sur cette rivière, à Auterive, un pertuis qui a 6^{m} de largeur.

Les bateaux qui fréquentent l'Arriége ont environ 16^{m} de longueur sur 3^{m},25 de largeur. (330 — IV.)

ARRON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'étang de Ligny, et qui se jette dans la rivière de Beuvron, au-dessous de Neuilly, à 10 350^{m} de distance de la

chaussée de l'étang d'Arron. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 16 550^{m}.

Ce ruisseau est alimenté par les étangs de Ligny, de Chausse-Lache et par les deux étangs d'Arron; il est à sec, hors le temps du flottage. Il s'écoulait naturellement par le vallon de la rivière d'Arron, qui passe à Châtillon et a son embouchure dans la Loire, à Decize; mais, pour le rendre flottable, franchir la Vallée d'Arron et le faire aboutir dans le Beuvron, on a fait un canal en bois de 940^{m} de longueur et de 5^{m} de largeur, entre l'étang de Ligny et celui de Chausse-Lache, sur la rive droite de l'étang d'Arron; et au-dessous de la chaussée de cet étang, on a construit un canal en bois de 150^{m} de longueur, qui forme un canal-aqueduc sur une partie de sa longueur, et aboutit à la rive gauche du vallon de l'Arron, où l'on a ouvert une tranchée de plus de 20^{m} de profondeur sur une longueur d'environ 3 000^{m}. (153.)

ARROUX. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source à Issey, département de la Côte-d'Or, et qui se jette dans la Loire entre Digoin et la Motte-Saint-Jean, département de Saône-et-Loire.

L'Arroux commence à être flottable à Autun, et navigable à Geugnon. (Saône-et-Loire.)

La longueur du flottage est de..............	60 348^{m},
Celle de la navigation est de...............	20 116,

Le flottage y est peu usité; il se fait à bûches per-

dues. Les bois qui se transportent par cette voie sont consommés dans le pays, ou conduits par le canal du Centre à Mâcon et à Lyon.

La navigation est peu active : huit ou dix bateaux descendent annuellement, chargés de bois, de charbon et de merrain.

Dans les environs de Toulon, village situé à 12 000^m au-dessus de Geugnon, il se construit des bateaux qui descendent à vide. (264.)

ARTEL. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'étang d'Artel, et se jette dans le Beuvron, à 1 730^m au-dessus du moulin de Boutefeuille. Il est alimenté par l'étang qui lui a donné son nom, et par celui de Treigny.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 13 700^m. (154.)

ARTUBY. (*Bassin de l'Argens.*) Cette rivière a son origine au-dessus de Montferrat, dans la forêt de cette commune, département du Var : elle passe par Montferrat, Château-Double, Rebouillon, près de Draguignan, par Trans, Lamotte et le Muy, où elle se réunit à l'Argens, sans être sortie du département du Var. Elle offre un développement de 36 000^m, et est flottable à bûches perdues depuis la Motte jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 5 400^m.

Le flottage n'a lieu sur l'Artuby que pendant trois mois de l'année, dans le temps des pluies.

Du village de la Motte au pont existant sur la route de Toulon à Antibes, on ne flotte annuellement que de 20 à 50 mètres cubes de bois de pin, et, de ce pont à la rivière d'Argens, on ne fait guère flotter que des planches, au nombre d'environ 8,000, et provenant des scieries du Muy. (436.)

AUBE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source au-dessus du village de Praslay, département de la Haute-Marne, traverse les villes de la Ferté, Clairvaux, Bar, Lesmont, Arcis, Granges, Anglure, Sarron, et se jette dans la Seine à Conflans, près Marcilly, département de la Marne.

Le flottage à bûches perdues commence sur l'Aube, à 1 000m au-dessous du moulin de Praslay, et près de l'embouchure du ruisseau de Vivey, département de la Haute-Marne; celui en trains commence dans le même département, à 100m au-dessous de Silvarouvre.

L'Aube commence à porter bateau à Arcis.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de...........................	51 500m,
Celle de la partie flottable en trains est de..	108 200,
Et celle de la partie navigable est de........	34 275.

Les sinuosités de l'Aube et le grand nombre d'u sines qui sont situées sur son cours, ainsi que le p de largeur des portes marinières, gênent consi rablement le flottage, et retardent beaucoup l'a vage des bois. Ces bois, destinés pour Paris, viennent des coteaux qui avoisinent le cou

l'Aube. La quantité qui arrive annuellement au grand dépôt de la Ferté-sur-Aube, s'élève à environ 60 000 stères.

Le flottage n'a lieu que du 15 mars au 10 avril de chaque année.

Deux écluses à sas ont été construites récemment à Plancy et à Anglure, en vertu d'un décret du 21 germinal an 13 (11 avril 1805), pour faciliter la navigation de l'Aube. Leur largeur est de $7^{m},80$.

La partie de la rivière d'Aube comprise dans le département de la Marne, est dans les attributions des ingénieurs du département de l'Aube.

Les bateaux dont on fait le plus d'usage sur la rivière d'Aube, sont ceux appelés *margotats* : leur longueur varie de $9^{m},74$ à $13^{m},64$; et leur largeur, prise au fond, varie de $1^{m},46$ à $2^{m},16$. Ces bateaux descendent ordinairement accouplés deux à deux; le couplage est conduit par trois hommes, et porte jusqu'à 2 200 myriagrammes. Il y a encore, sur cette rivière, d'autres bateaux, dits *bateaux de Marne*, qui ont jusqu'à $38^{m},97$ de longueur sur $7^{m},79$ de largeur, et $1^{m},46$ de profondeur. Lorsque les eaux sont favorables, ils peuvent porter 13 700 myriagrammes. Tous ces bateaux transportent des charbons, des bois de charpente et de marine, ainsi que des grains du pays. (110 — XII.)

AUBETTE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source près de Chambain, et qui se jette dans l'Aube, au-

dessous de Lignerolles. Il est flottable à bûches perdues depuis Gurgis-la-Ville jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 9 000^{m}.

Il existe sur la partie flottable de l'Aubette six vannes de passage, dont la longueur varie de 1^{m},69 à 3^{m},55. (113.)

AUCIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang d'Aucin, et se jette dans le Minage à 1 450^{m} au-dessus de l'embouchure de ce dernier ruisseau dans l'Yonne.

Le ruisseau d'Aucin est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 2 950^{m}. Il tarit en été. (143.)

AUDE. (*Bassin de l'Aude.*) Rivière qui prend sa source près de Mont-Louis, département des Pyrénées-Orientales, et débouche dans la mer Méditerranée, auprès de l'étang de Vendres, département de l'Aude. Elle commence à être flottable à bûches perdues à Escouloubre, sur la limite des départemens des Pyrénées-Orientales et de l'Aude, et elle est flottable en trains depuis Quillan jusqu'à son embouchure.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de.......................... 25 500^{m},
Et celle de la partie flottable en trains est de 142 700.

Au-dessus de Quillan, il existe plusieurs barrages sans pertuis, sur le couronnement desquels on fait

passer les pièces de bois une à une. Depuis Quillan jusqu'à la mer, on rencontre sur l'Aude 16 pertuis, dont la largeur varie de 3m,35 à 4m,46.

Les bois de charpente flottés annuellement sur l'Aude s'élèvent à environ 15 600 mètres cubes. Ces bois proviennent des forêts domaniales ou particulières situées au sud-est et à l'ouest de Quillan, et se distribuent dans les départemens de l'Aude et de l'Hérault. Ceux qui sont destinés pour la partie est du département de l'Aude et pour l'Hérault, y sont amenés par les canaux de la Robine, de Narbonne et du Midi. Le passage des bois de l'Aude dans le canal du Midi, s'opère immédiatement en aval de Trèves. (374.)

AUJON. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source à la fontaine d'Aujon, située au fond du val des bois de Perrogney, à 2 600m du village de Grilley, département de la Haute-Marne : elle commence à être flottable dans ce département ; savoir : à bûches perdues, au-dessous du pont de Saint-Loup, et en trains au-dessous de Pont-la-Ville. Elle se jette dans l'Aube un peu au-dessous de Clairvaux, département de l'Aube.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de.............................. 28 420m,
Et celle de la partie flottable en trains est de 15 000.

L'Aujon coule dans un bassin assez large et environné de coteaux boisés. Les bois flottés sur cette

rivière proviennent de ces coteaux, et sont destinés pour Paris; leur quantité s'élève annuellement à environ 2,000 stères.

Il existe, sur la partie flottable de l'Aujon, au moins 25 forges ou moulins, où il y a des vannes pratiquées pour le passage des bois. (114.)

AUMANCE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière du département de l'Allier, qui prend sa source à environ une lieue de Mont-Marault, et se jette dans le Cher, près de Meaulne. Elle est flottable à bûches perdues depuis Cosne jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 27 000^{m}.

La quantité de bois flotté annuellement sur l'Aumance, est d'environ 120 milliers de merrain. (278.)

AUNE. (*Bassin de l'Aune.*) Cette rivière a sa source dans le département des Côtes-du-Nord, près de la *trève* de Lohuec; elle entre dans le département du Finistère par le territoire de la *trève* de Coatqueau, traverse les villes de Châteaulin et de Port-Launay, et se jette dans la rade de Brest.

Dans son état actuel, la rivière d'Aune est navigable, au moyen des marées, sur une longueur de 24 000^{m}, depuis le déversoir du moulin de Châteaulin jusqu'à son embouchure.

La navigation de l'Aune fait partie du projet général de la communication fluviale à ouvrir entre Brest et Nantes, et c'est là sa plus importante destination, puisqu'elle aura pour objet de fournir à l'arsenal de Brest tous les approvisionnemens qui

lui sont nécessaires. *V.* CANAL DE NANTES A BREST. (249.)

AURE. (*Bassin de la Vire.*) Petite rivière qui prend sa source au val d'Aure, près de Caumont, département du Calvados, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Vire, près des grèves des Veys. Elle est navigable depuis Trevières jusqu'à son embouchure, sur un espace de 17 000^{m}.

Il existe sur l'Aure, à Isigny, un pont appelé le Pont-au-Douet, fermé par des portes de flot de 5^{m} de largeur. Ces portes se ferment par l'action de la marée; elles sont établies dans le seul intérêt du dessèchement, et sont contraires à la navigation, qui, sur cette rivière, n'est qu'un objet secondaire, et qui ne peut avoir lieu qu'aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune, pendant douze à quinze jours par mois.

La rivière d'Aure sert au transport des *tangues* de mer, des foins et des récoltes du pays. (233.)

AUSSOIS. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à la jonction du ruisseau de l'étang Doré et de celui de Marné, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, entre le moulin de Mont et celui de Combre. Il est flottable à bûches perdues depuis son origine jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 12 900^{m}, et transporte annuellement de 16 000 à 32 500 stères de bois. (149.)

AUTHION. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui

prend sa source dans les étangs d'Hommes ou de Rillé, département d'Indre-et-Loire, et qui se jette dans la Loire à 700^{m} au-dessus des ponts de Cé, département de Maine-et-Loire. Elle est flottable à bûches perdues, depuis la ville de Beaufort (Maine-et-Loire) jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 25 400^{m}. A Sorges, à 3 600^{m} au-dessus de l'embouchure de l'Authion, il existe sur cette rivière un pont, dont les arches sont fermées par 14 vannes, qui présentent ensemble un débouché de 31^{m},50.

L'Authion coule au milieu des marais du même nom, qui doivent être desséchés. Le canal au moyen duquel s'opèrera le dessèchement, établira une navigation latérale à la Loire. (300.)

AUTISE. (*Bassin de la Sèvre-Niortaise.*) Petite rivière qui prend sa source près d'Ardin, département des Deux-Sèvres. Elle est navigable sur un espace de 9 000^{m}, depuis Port-de-Souille jusqu'à son embouchure dans la Sèvre-Niortaise, au-dessous de Maillé, département de la Vendée.

La navigation n'a lieu sur l'Autise que pendant environ huit mois de l'année; elle sert à l'exportation des grains et autres produits du sol environnant. Les plus grands bateaux qui parcourent cette rivière ont 20^{m} de longueur sur 3^{m} de largeur. (319 — II.)

AUTREVILLE ou SAINT-MARTIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Haute-Marne, qui prend sa source à Autreville et se jette

dans l'Aujon vers Rennepont. Il commence à être flottable à bûches perdues au-dessous du village d'Autreville, et en trains au-dessous de Saint-Martin.

La longueur du flottage à bûches perdues est de 6 500^{m},
Et celle du flottage en trains est de......... 4 000.

Les bois transportés par l'Autreville, s'élèvent à environ 300 stères par an. (116.)

AUXON. (*Bassin de la Seine.*) Ce ruisseau prend sa source dans le département de l'Aube, auprès de la ville qui lui a donné son nom, et se jette dans l'Armance, vis-à-vis Davré. Il est flottable à bûches perdues, depuis sa source jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 7 000^{m}. (181.)

AVRE. (*Bassin de la Somme.*) Cette rivière prend sa source à Avricourt, dans le département de l'Oise, commence à être navigable à Moreuil, et se jette dans la Somme à Camon, un peu au-dessus d'Amiens, département de la Somme. La longueur de la partie navigable est de 18 000^{m}.

C'est par cette rivière que les teinturiers, les manufacturiers, les fabricans et les autres habitans de la ville d'Amiens, s'approvisionnent en grande partie de la tourbe et du bois qui leur sont nécessaires. Elle serait encore beaucoup plus fréquentée si elle était bien entretenue et si les bords en étaient plus praticables. L'Administration a pris récemment les mesures nécessaires pour appliquer à la police

de l'Avre, les dispositions de l'ordonnance de 1669, et faire disparaître ainsi les obstacles apportés par les propriétaires riverains. (91 — XIII.)

B

BAERRENBACH. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du département du Bas-Rhin, qui prend sa source un peu au-dessus du Haberacker et qui se jette dans la rivière de Zorn, près de Steinbach.

Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 5000^{m}. La quantité de bois flotté est annuellement de 5 000 à 8 000 stères.

Il n'y a point de pertuis sur ce ruisseau. On y flotte au moyen de barrages qu'on répare à chaque expédition. (27.)

BAN. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de l'Yonne, affluent du Melizey. Il était autrefois flottable sur tout son cours; mais il ne sert plus au flottage depuis qu'on a cessé de flotter sur la partie supérieure de l'Armançon. (178.)

BAR. (*Bassin de la Meuse.*) Cette rivière prend sa source à Bar, département des Ardennes, et, sans sortir de ce département, se jette dans la Meuse, au-dessous de Donchery. Elle commence à être flottable à bûches perdues à Tannay, et en trains à Malmy.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de .... 20 900^{m},
Et celle de la partie flottable en trains est de 30 670.
Total... 51 570.

Le flottage est très difficile sur cette rivière, à cause des sinuosités de son cours.

La rivière de Bar est destinée à être rendue navigable et doit faire partie du canal des Ardennes. Les travaux à exécuter à cet effet, consistent : 1° dans l'ouverture d'un nouveau lit pour la rivière, depuis l'origine de la vallée de la Bar, près le parc de Buzancy, jusqu'au Pont-Bar ; 2° dans l'élargissement et la rectification de l'ancien cours de la rivière, depuis le Pont-Bar jusqu'à la Meuse.

Au moyen du tracé projeté, le cours de la Bar, qui a aujourd'hui un développement de 69 040^{m}, sera réduit à 49 788^{m}. (57.)

BARBESOU. (*Bassin de la Gironde.*) Ruisseau qui prend sa source au-dessus de La Tronquière, et qui est flottable depuis cette ville jusqu'à son embouchure dans le Sellé, au-dessous du village de Colombié, département du Lot. L'étendue de la partie flottable est de 18 022^{m}.

Le flottage se fait à bûches perdues sur le Barbesou, et sert au transport d'une partie des bois nécessaires à la consommation de la ville de Figeac. Il éprouve quelques difficultés à cause des nombreux moulins établis sur le cours de ce ruisseau. (342.)

BARSE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière, qui coule entièrement dans le département de l'Aube, prend sa source sous le château de Vandœuvres, et se jette dans un bras de la Seine, près de Foicy, au-

dessus de Troyes. La Barse a été rendue flottable à bûches perdues, en exécution d'un décret du 17 thermidor an 12 (5 août 1804), depuis Monstier-Amey jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 25 000^{m}.

Le flottage consiste en bois de chauffage tirés de la forêt d'Orient. Le passage se fait par des vannes pratiquées à 5 moulins, et dont la largeur est de 1^{m},60. (109.)

BAVE. (*Bassin de la Gironde.*) Petite rivière qui prend sa source dans la partie orientale du département du Lot, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Dordogne, au-dessous du village de Paulhac.

La Bave est flottable depuis le village de Bouisson jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 19 500^{m}.

Le flottage a lieu sur cette rivière à bûches perdues; il sert annuellement au transport d'une assez grande quantité de merrain, et d'environ 1 200 mètres cubes de bois à brûler, destinés à la consommation de la ville de Saint-Céré.

On rencontre sur la Bave 18 moulins ou pêcheries, dont les vannes destinées au flottage, sont dans le plus mauvais état. (352.)

BAYE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Baye, et qui se jette dans le Bruit, à 1 820^{m} au-dessus de l'embouchure de ce dernier ruisseau dans

l'Yonne. Il est alimenté par trois étangs, et tarit en été.

On flotte à bûches perdues sur tout le cours de ce ruisseau, qui est de 5 120^m; il y a quatre ports principaux sur ses bords, et plusieurs autres dépôts placés devant les coupes annuelles. La quantité de bois transporté annuellement par ce ruisseau, varie de 11,160 à 18,600 stères. (145.)

BAYSE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source sur le plateau de Pinas, au-dessus de Lannemezau, département des Hautes-Pyrénées, et se jette dans la Garonne, au port de Pascau, département de Lot-et-Garonne.

La navigation existe sur cette rivière depuis Nérac jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 20 000^m; elle a lieu au moyen de six écluses dont la largeur est de 4^m. On a commencé, il y a plusieurs années, les travaux nécessaires pour faire remonter cette navigation jusqu'à Condom, département du Gers.

Les plus grands bateaux en usage sur la Bayse ont 24^m de longueur sur 2^m,20 de largeur; les eaux-de-vie et les farines forment les principaux objets de transport. (338 — IV.)

BEAUMONT. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source au-dessus de la ferme de Beaumont, et qui se jette dans l'Ource, près d'Autricourt. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 6 000^m.

Ce ruisseau présente quelques difficultés pour le flottage, à cause de la disette d'eau que l'on éprouve souvent. (103.)

BEAUZE. (*Bassin de la Loire.*) Ruisseau qui prend sa source au Cluzeau, commence à être flottable à Beauze, et se jette dans la rivière de Creuse, à Aubusson, département de la Creuse. Le flottage se fait à bûches perdues.

L'étendue de la partie flottable de ce ruisseau est de 5 000^{m}. (292.)

BEHINE. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du département du Haut-Rhin, qui prend sa source au-dessus de Louchbach, passe par le Bonhomme et la Poutroie, et se jette dans la Weiss, à l'entrée supérieure de Hachimette.

Une ordonnance du Roi, du 19 janvier 1820, a déclaré flottable la portion de ce ruisseau qui s'étend depuis 4 500^{m} au-dessus du Bonhomme, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 11 150^{m}. (6.)

BERNAY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source à Dampierre-en-Montagne, et qui se jette dans le Lozerain, au-dessous de Bernay-le-Bas. Il est flottable à bûches perdues sur une étendue de 6 000^{m}, en remontant de son embouchure ; mais on flotte rarement sur ce ruisseau, parce que les bois qu'il pourrait transporter se consomment depuis longtemps dans le pays. (171.)

BEUVRON. (*Bassin de la Seine.*) Rivière du département de la Nièvre, qui a sa source à la fontaine des Ombreaux, et qui se jette dans l'Yonne, à l'île Margot, un peu au-dessous du pont de Bethléem. Elle commence à être flottable à bûches perdues immédiatement au-dessous de la chaussée de l'étang de Sancené, et le flottage continue jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 42 400ᵐ.

Les bois qui flottent sur le Beuvron et ses affluens sont destinés à l'approvisionnement de Paris; leur quantité est d'environ 60 000 stères.

Le lit de cette rivière est très sinueux dans différens endroits; il existe sur son cours douze moulins, à chacun desquels on a pratiqué une vanne de flottage. (152.)

BIDASSOA. (*Bassin de la Bidassoa.*) Rivière qui prend sa source en Espagne, et se jette dans l'Océan, au fond du golfe de Gascogne.

La navigation a lieu, au moyen de la marée, sur la partie inférieure de la Bidassoa qui sert de limite à l'Espagne et à la France, sur une étendue d'environ 6 000ᵐ. Mais cette navigation, très importante pour les Espagnols, n'est que d'un faible intérêt pour la France; il n'y a que les habitans d'Hendaye et ceux de Biriatou (Basses-Pyrénées), qui en fassent usage. (369.)

BIDOUZE. (*Bassin de l'Adour.*) Petite rivière qui prend sa source près de Saint-Palais, département des Basses-Pyrénées, passe à Came, où elle com-

mence à être navigable, au moyen de la marée qui remonte jusqu'à cette ville, et se jette dans l'Adour au-dessous de Guiche. La longueur de la partie navigable de cette rivière est de 20 000^m.

La Bidouze sert à transporter à Bayonne les pierres de taille, moellons et pavés que fournissent les carrières de Came et de Bidache. Il serait facile de rendre cette rivière flottable depuis la commune de Labets jusqu'à Came, en nettoyant ses rives des broussailles qui les obstruent, et en faisant quelques ouvrages sur son cours, tels que digues et passelis. (364.)

BIENNE. (*Bassin du Rhône.*) Petite rivière qui prend sa source à Bellefontaine, département du Jura, et qui commence à être flottable, dans ce même département, au-dessus de Saint-Claude, et navigable à Dortan, département de l'Ain : elle se jette dans la rivière d'Ain, à Condes.

La longueur du flottage de la Bienne est de... 20 000^m,
Et celle de la navigation est de............ 5 000.

Le flottage en trains est considérable sur la Bienne: il consiste environ en 15 000 à 20 000 douzaines de sapins, et 3,500 mètres cubes de bois de construction, que l'on expédie pour Lyon. Ces bois proviennent des montagnes qui avoisinent Saint-Claude. (382.)

BIESME, *v.* CANAL DE BIESME.

BIÈVRE. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau qui prend

sa source dans la forêt du comté de Dabo, et qui se jette dans la rivière de Sarre, au-dessous d'Eich, département de la Meurthe. Il est flottable depuis 7 200^{m} au-dessous de sa source jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 17 500^{m}. Le flottage se fait à bûches perdues.

Il existe sur la Bièvre 6 usines dont les pertuis destinés au flottage ont une largeur de 2^{m},10. (51.)

BLAISY, *v.* Turcey.

BLAVET. (*Bassin du Blavet.*) Cette rivière reçoit son nom et ses eaux d'un étang qui se trouve dans la commune de Botoha, département des Côtes-du-Nord; elle entre dans le département du Morbihan, à l'embouchure du ruisseau de Brohais, passe à Pontivy, arrose les murs de Hennebon, et va se jeter dans la rade de Lorient.

Le Blavet tient de la nature des torrens; il coule avec une grande rapidité au milieu de roches énormes. Non loin de sa source, à environ un kilomètre au-dessous de la commune de Saint-Antoine, il se précipite avec fracas parmi de grosses masses de rochers qui le dérobent à la vue, et sous lesquelles il parcourt un espace de 600^{m}.

Le Blavet est navigable naturellement, au moyen de la marée, depuis Hennebon jusqu'à son embouchure, sur une longueur développée de 14 000^{m}. Les travaux entrepris sur cette rivière feront remonter la navigation jusqu'à Pontivy. *V.* Canal du Blavet. (251.)

BLÉONE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière pr sa source au bas des montagnes de Prads, dans département des Basses-Alpes; et, sans sortir de département, elle se jette dans la Durance, au-d sous de Volonne, près de Malijai.

La Bléone est flottable depuis le village de Pr jusqu'à son embouchure, sur une longueur 54 500m. Le flottage est lent et difficile; il ne p avoir lieu qu'à l'époque de la fonte des neiges, p dant environ deux mois; il se fait à bûches perdu La quantité de bois transporté annuellement par Bléone, est d'environ 50 stères. (408.)

BOULOGNE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivi qui a sa source à La Marsetti, dans le départem de la Vendée, et qui se jette dans le lac de Gran Lieu, département de la Loire-Inférieure.

Cette rivière est navigable sur un espace de 8 oo depuis Besson jusqu'à son embouchure. (310.)

BOULSANE. (*Bassin de l'Agly.*) Petite rivi qui prend sa source sous le roc de l'Escales, dép tement de l'Aude, et qui se jette dans l'Agly, a dessous de la ville de Saint-Paul, département Pyrénées-Orientales.

A partir de Puylaurens jusqu'à son embouchu sur une étendue de 19 000m, on profite momentan ment des grandes eaux de la Boulsane, pour faire flot à bûches perdues quelques pièces de pin et de sapi provenant des forêts de Boucheville et des Fang Ce flottage est d'une très faible importance. (373.

BOURNE. (*Bassin du Rhône.*) Petite rivière qui prend sa source près de Lans, dans le département de l'Isère, sert de limite à ce département et à celui de la Drôme, entre le pont en Royans et Saint-Nazaire, et se jette dans l'Isère au-dessous de cette dernière ville. (Drôme.)

La Bourne est flottable en trains depuis le pont en Royans jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 10 600^{m}. Le flottage y est en général assez difficile, à cause du peu de profondeur de la rivière et de ses nombreuses sinuosités. On transporte annuellement, par cette rivière, environ 300 mètres cubes de bois, qui proviennent des forêts du Vercors. (399.)

BOURRIAN, *v.* Gassinière.

BOUTONNE. (*Bassin de la Charente.*) Rivière qui prend sa source à Chef-Boutonne, département des Deux-Sèvres, et qui se jette dans la Charente à Carillon, département de la Charente-Inférieure. Elle n'est navigable que dans ce dernier département, à partir du pont des moulins à poudre de Saint-Jean-d'Angely, sur une longueur de 35 227^{m}.

La navigation a lieu sur la Boutonne au moyen de deux écluses, situées, l'une à Bernouet, et l'autre à Tonnay-Boutonne ; leur largeur est de 6^{m}. Les plus grands bateaux qui fréquentent cette rivière ont 24^{m},50 de longueur, sur 5^{m} de largeur ; ils ont un tirant d'eau de 1^{m},20.

La Boutonne n'est pas navigable toute l'année ; son lit est obstrué en plusieurs endroits par des atter-

rissemens et des barrages, qui arrêtent les barques dans la saison des basses eaux.

Les objets que l'on transporte par cette rivière consistent, pour l'exportation, en bois de construction, vins, eaux-de-vie et poudre à canon ; et pour l'importation, en sels, planches, bois de sapin du Nord, charbons et pierres de taille. (323—II.)

BOUZOGLES. (*Bassin de la Loire.*) Petit ruisseau qui prend sa source à Morterol, départemen[t] de la Creuse, et qui s'embouche dans le Taurion, a[u-]dessus de Rigoux. Il est flottable depuis Bouzog[les] jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 3 3[…]

Le flottage ne peut avoir lieu sur ce ruisseau pendant quatre mois de l'année ; il se fait à b[…] perdues. (285.)

BRAYE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qu[i prend] sa source à Saint-Bomer, département d'E[…] Loir, et qui se jette dans la rivière de L[oir au-]dessous de Sougé, sur la limite des départ[emens de] la Sarthe et de Loir-et-Cher.

La Braye a servi autrefois à l'exploit[ation de la] forêt de Montmirail ; elle était alors flot[table…] Chalopin, commune de Souday, jusq[u'à son em]bouchure, sur une étendue de 36 95[…] suite de contestations qui ont eu lieu [entre les pro]priétaires riverains et qui ont fait n[…] tretien, cette rivière a cessé d'être [flottable dans la] majeure partie de son cours. (306.)

BRENNE. (*Bassin de la Seine.*

partement de la Côte-d'Or, qui a sa source à Sombernon et qui se jette dans l'Armançon, au-dessus de Buffon.

On flottait autrefois à bûches perdues sur cette rivière, depuis le moulin d'Aubigny jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 54 800^{m}. Maintenant, les bois du pays sont consommés par les forges environnantes. (169.)

BREUCHIN. (*Bassin du Rhône.*) Petite rivière du département de la Haute-Saône, qui prend sa source à Breuche-Lagrand, et qui se jette dans la Lanterne, à Ormoiche.

Cette rivière est flottable à bûches perdues depuis Saint-Sauveur jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 9 000^{m}. Elle sert à transporter annuellement environ 150 milliers de merrain destiné pour Lyon. (386.)

BREVON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source à Echallot, et qui se jette dans la Seine au-dessous de Bremur. Il est flottable à bûches perdues depuis Saint-Germain jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 8 000^{m}; il sert au transport des bois situés sur ses bords.

Il existe, sur le cours du Brevon, cinq vannes destinées au flottage; leur largeur varie de 1^{m}, 33 à 1^{m}, 48. (98.)

BREVONNE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui prend sa source dans la forêt d'Orient, et qui se jette

dans la rivière d'Aube, vis-à-vis de Lesmont, département de l'Aube.

Le flottage a lieu à bûches perdues sur ce ruisseau, depuis Brevonne jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 10 000^{m}. (119.)

BREZANTINE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière du département de la Creuse, qui prend sa source au-dessus de Fleurat, commence à être flottable vis-à-vis de Colondan, et se jette dans la Sedelle, à 3 000^{m} au-dessous du village de la Fa.

La longueur de la partie flottable de cette rivière est de 8 000^{m}. Le flottage s'y fait à bûches perdues. (297.)

BRIVÉ. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui a son origine dans les marais de Saint-Gildas, département de la Loire-Inférieure, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Loire, au-dessus de Saint-Nazaire.

Cette rivière est navigable sur une longueur de 25 000^{m}, depuis Pont-Château jusqu'à son embouchure. (313.)

BROUELLE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Brouelle, d'où il a tiré son nom, et qui se jette dans la Houssière, à 4 490^{m} de distance de l'embouchure de cette dernière rivière dans l'Yonne.

Ce ruisseau tarit en été; il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui n'est que de 1 250^{m}. (141.)

BRUCHE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui prend

sa source au Hang, département des Vosges, et se jette dans l'Ill, département du Bas-Rhin, à 3 000^{m} en amont de Strasbourg. Les eaux de cette rivière sont dérivées auprès de Soultz, pour alimenter le canal connu sous le nom de canal de la Bruche. *V.* Canal de la Bruche.

La rivière de Bruche commence à être flottable à bûches perdues au village de Bruches, département des Vosges, et le flottage continue ainsi jusqu'au canal de la Bruche, sur une étendue de 45 000^{m}. La partie de la Bruche qui est latérale au canal, et qui a un développement de 28 000^{m}, n'est point affectée au flottage; elle pourrait, sans difficulté, recevoir cette destination, mais l'existence du canal rend cette disposition inutile.

Les barrages établis dans le lit de la Bruche, pour faire gonfler les eaux et pour alimenter les usines, sont construits de manière que le flottage n'en éprouve pas de difficultés : il a lieu depuis le premier mars jusqu'au premier décembre de chaque année. (9.)

BRUIT. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'étang du Bruit, et qui se jette dans l'Yonne, un peu au-dessous du moulin de Montreuillon. Il tarit en été. Il est flottable à bûches perdues sur toute son étendue, qui est de 8 200^{m}.

La quantité de bois qui flotte annuellement sur ce ruisseau, varie de 7 400 à 13 950 stères.

Il y a un port fixe sur le Bruit et plusieurs ports variables, suivant les coupes. (144.)

Grand-BUECH. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source au col de la Croix-Haute, département de l'Isère, et s'embouche dans la Durance, un peu au dessus de Sisteron, département des Basses-Alpes.

Le Grand-Buëch est flottable depuis Saint-Julien, département des Hautes-Alpes, jusqu'à son embouchure, sur un développement de 57 000[m].

Le flottage n'a lieu sur cette rivière que pendant cinq ou six mois de l'année; il se fait en trains et est assez considérable : on tire annuellement environ 3 000 pièces de sapin, des forêts qui avoisinent le cours du Buëch. (406.)

Petit-BUECH. (*Bassin du Rhône.*) Rivière qui prend sa source dans le département des Hautes-Alpes, au pied de la montagne de Chaudun, traverse le territoire des communes de la Roche, Montmaur et Veynes, et se jette dans le Grand-Buëch, un peu au-dessus de Serres.

Cette rivière est flottable pour des trains depuis la Roche-des-Arnauds jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 37 000[m]. Le flottage ne peut avoir lieu que deux fois dans l'année, au mois de mai et au mois de septembre; il ne s'opère pas sans difficultés, soit à cause des sinuosités de la rivière, soit parce que les eaux, en s'étendant souvent sur une assez grande largeur, n'ont plus une profondeur suffisante pour porter les radeaux.

Le nombre de pièces de sapin que l'on flotte annuellement sur le Petit-Buëch, s'élève à environ 500. (407.)

BUSSY-LA-PÊLE. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source à la fontaine de la Combe-de-Bussy, et qui se jette dans la Loze, au-dessus de Saint-Hélien. Il est flottable à bûches perdues depuis le château de Bussy-la-Pêle jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 2 500^{m}.

Il y a trente-six ans qu'on ne flotte plus sur ce ruisseau. Les bois au transport desquels il servait sont maintenant consommés dans le pays. (173.)

C

CAILLOT. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'étang de Caillot, d'où il a pris son nom, et qui se jette dans la rivière de Cure, un peu au-dessous de l'endroit dit Lefaut. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 7 920^{m}. Les bois flottés annuellement par le Caillot s'élèvent de 4 500 à 7 400 stères.

Ce ruisseau est à sec pendant l'été. (161.)

CANAL D'ABBEVILLE A SAINT-VALERY. (*Bassin de la Somme.*) Ce canal, d'une longueur de 13 500^{m}, fait partie du canal du duc d'Angoulême. *V.* ce dernier canal.

CANAL D'AIGUES-MORTES A BEAUCAIRE, *v.* CANAL DE BEAUCAIRE.

CANAL D'AIRE A SAINT-OMER, *v.* CANAL DU NEUF-FOSSÉ.

CANAL DES ARDENNES. (*Bassins de la Meuse et de la Seine.*) L'ouverture de ce canal, destiné à joindre la Meuse à l'Aisne, a été ordonnée par une loi du 5 août 1821. Le projet qui a été dressé pour l'exécution de ce canal, se divise en deux parties : la première comprend la jonction de la Meuse à l'Aisne, entre l'embouchure de la Bar dans la Meuse, et le village de Semuy, situé sur l'Aisne ; la deuxième partie comprend l'ouverture d'un canal latéral à la rivière d'Aisne, depuis Semuy jusqu'à Château-Porcien, et la canalisation de cette rivière depuis ce dernier point jusqu'à Neufchâtel.

Le canal de jonction, formant la première partie du projet, sera à bief de partage.

Ce bief sera alimenté par les sources de la Bar et aura une longueur de.............	8 333^{m},	»,
La longueur du versant de la Meuse sera de	22 000	,40,
Celle du versant de l'Aisne sera de......	8 881	,50.
Total......	39 214	,90.

La différence de niveau entre le bief de partage et les plus basses eaux de la Meuse, est de 16^{m},19; et celle du bief de partage aux basses eaux de l'Aisne à Semuy, est de 78^{m},03.

La pente du côté de la Meuse sera rachetée par 7

sas éclusés, et celle du côté de l'Aisne le sera par 27.

La quantité des eaux dont on pourra disposer pour le service de la navigation sur ce canal, est évaluée à 20 937 mètres cubes par vingt-quatre heures.

Le canal latéral à la rivière d'Aisne, depuis Semuy jusqu'à la sortie de Château-Porcien, sera alimenté par les eaux de l'Aisne; sa longueur sera de 31 535^{m}, et sa pente de 19^{m},53. Cette pente sera rachetée par 10 sas éclusés, non compris celui de prise d'eau.

Enfin la navigation de l'Aisne sera améliorée au moyen de plusieurs dérivations, entre Château-Porcien et Neufchâtel, sur une étendue de 21 000^{m}. Quatre sas éclusés seront construits sur cette partie.

Le plafond du canal des Ardennes aura généralement 10^{m} de largeur; les sas éclusés auront les mêmes dimensions que ceux de la première partie du canal de Saint-Quentin; le canal présentera un tirant d'eau de 1^{m},60.

La dépense totale du canal est évaluée à 7 000 000 f. Une compagnie de capitalistes s'est chargée de fournir cette somme, et les travaux doivent, aux termes de la loi, être entièrement achevés dans l'espace de six années. (57, 220—XVI.)

CANAL D'ARDRES. (*Bassin de l'Aa.*) Ce canal, situé dans le département du Pas-de-Calais, fut construit vers l'an 1714. Il est de niveau d'un bout à l'autre; sa prise d'eau est au pont à quatre branches, sur le canal de Calais à Saint-Omer. Il a une lon-

gueur de 4 700m. La largeur du canal à la superficie est de 13m ; la profondeur d'eau est de 1m, 30. *V.* Canal de Calais à Saint-Omer. (86—III.)

CANAL D'ARLES AU PORT DE BOUC. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, projeté dans le département des Bouches-du-Rhône, doit suivre la rive gauche du Rhône, et a pour objet, 1° de faire éviter le passage difficile, dangereux et quelquefois même impraticable des bouches de ce fleuve; 2° de faciliter le dessèchement des marais d'Arles.

Le canal d'Arles, dont la longueur totale sera de 45 883m, se composera de 3 biefs de niveau : le premier à la hauteur des eaux du Rhône, prise à leur étiage à l'échelle d'Arles ; le second un mètre plus bas ; et le troisième, 0m, 855 plus bas, au niveau de la basse mer.

La communication du canal avec le Rhône se fera au moyen d'une écluse de niveau ; la seconde et la troisième écluses rachèteront la chute du premier et du second biefs ; enfin, il y aura, à l'embouchure du canal dans le port de Bouc, une quatrième écluse, qui sera de niveau, et à laquelle seront placées des portes de garde, pour empêcher les eaux de la mer d'entrer dans le canal, lorsqu'elles seront plus élevées que celles du canal. Cette dernière écluse sera, du côté du port, précédée d'un chenal qui formera un bassin ou avant-port, pour les barques du canal : il aura 60m de largeur et 170m de longueur.

La largeur des sas éclusés sera de 8m entre les ba-

joyers, et leur longueur sera de 38^{m} d'un busc à l'autre; mais le sas de l'écluse d'Arles aura la largeur nécessaire pour que deux grands bateaux du Rhône puissent y être admis à la fois.

La largeur du canal sera de 14^{m}, 40 à la base, et de 22^{m} 40 à la surface de l'eau; la profondeur d'eau sera, à son étiage, de 2^{m}; les chemins de halage seront presque partout à 4^{m} au-dessus du fond du canal.

Une partie du bief inférieur du canal doit traverser, sur une étendue de 2 172^{m}, la montagne de la Lèque, dont la hauteur, au point culminant, est de 17^{m}, 579 au-dessus du niveau de la mer. Les dimensions du canal seront réduites de moitié dans la traversée du plateau de la Lèque.

Le canal d'Arles, en traversant l'étang du Galéjon, empêchera l'écoulement actuel dans la mer, des eaux des marais de la rive gauche du Rhône. On rendra à cet écoulement la liberté convenable, en ouvrant à cet effet un canal à travers les francs bords du canal navigable. Le canal d'écoulement sera perpendiculaire à ce dernier; il aura 460^{m} de longueur, 50^{m} de largeur au plafond, et des talus de deux de base pour un de hauteur. Il sera placé à la pointe de la Guimbarde. L'ouverture de ce canal d'écoulement nécessitera la construction d'un certain nombre d'arches sur la rive droite du canal navigable, où se fera le halage, ainsi que l'établissement de vannes mobiles, dites *clapets*, qui permettront le libre écoulement des eaux des marais dans la mer, et empê-

cheront les eaux de la mer, lorsqu'elles seront élevées, d'entrer dans le canal navigable, et, par conséquent, dans la partie de l'étang située sur la rive gauche.

Les eaux nécessaires pour la navigation seront prises au canal du Vignerat, canal anciennement ouvert pour favoriser le dessèchement des marais d'Arles. Deux rigoles seront, à cet effet, dérivées de ce canal, et arriveront, l'une dans la partie supérieure du premier bief, l'autre dans le deuxième bief, immédiatement au-dessous de l'écluse qui le sépare du premier. MM. les ingénieurs examinent, en ce moment, s'il ne conviendrait pas d'employer les eaux du Rhône pour alimenter le canal d'Arles, concurremment avec celles qu'on dérivera du canal du Vignerat.

La dépense du canal d'Arles a été évaluée à 9 200 000 fr.; les travaux ont été commencés le 16 thermidor an 10 (4 août 1802), et ont été suspendus vers le mois d'avril 1813. Les dépenses faites dans cet intervalle de temps, s'élèvent à environ 3 700 000 francs.

Une compagnie s'est chargée de prêter au gouvernement la somme de 5,500,000 fr., qu'exige l'achèvement du canal d'Arles; et le gouvernement s'est engagé, de son côté, à terminer les travaux dans un délai de 6 ans et 3 mois, à partir du premier octobre 1822. Une loi du 14 août 1822 a approuvé le traité qui a été passé à cet égard. (427—XVII.)

CANAL DE LA BASSÉE. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal est une dérivation de la Deule, prise au bac de Beauvin, et allant jusqu'à la ville de la Bassée. Il coule en partie sur le territoire du département du Nord, et en partie sur celui du Pas-de-Calais : les autorités de ce dernier département sont chargées de l'administration de ce canal, dont la longueur est de 6 903^{m}.

Ce canal ne sert, en ce moment, qu'au transport du charbon de terre nécessaire à l'approvisionnement de la ville de la Bassée ; mais il serait possible de donner à cette navigation une grande extension, en la prolongeant jusqu'à Aire, où elle se joindrait au canal du Neuf-Fossé. Le projet de ce prolongement a été approuvé par le gouvernement, à la fin de 1820. D'après ce projet, les dépenses à faire sont évaluées à 2,000,000 fr. La longueur du développement de la Bassée à Aire est portée à 33 897^{m} ; le nombre des sas éclusés à construire est de 3 ; leur largeur doit être de 5^{m}, 20, et leur longueur de 40^{m} d'un busc à l'autre. Ce canal aura généralement 10^{m} de largeur dans le fond, 1^{m},65 de hauteur d'eau, et 2^{m},50 de profondeur. Une compagnie s'est chargée d'exécuter ce prolongement à ses frais, risques et périls, et de le livrer à la navigation le premier janvier 1826, moyennant la concession, pendant 87 ans 11 mois, de la jouissance du canal et de ses dépendances. Ces offres ont été acceptées par une loi du 14 août 1822.

La confection de ce nouveau canal aura pour effet

d'abréger de beaucoup l'importante ligne de navigation qui joint Dunkerque à Paris. Aujourd'hui, les bateaux qui veulent parcourir ce trajet, sont obligés de descendre la Lys, de remonter la Deule, de cheminer sur la frontière, et d'acquitter les droits imposés par le gouvernement des Pays-Bas, entre Deulemont et Armentières. La Lys et la Deule n'offrent, d'ailleurs, qu'une voie presque toujours difficile, et souvent impossible à pratiquer, par suite de l'encombrement des plantes aquatiques et de la pénurie des eaux. Le nouveau canal aura l'avantage de reporter la navigation dans l'intérieur, et de la mettre, en cas de guerre, à l'abri des insultes de l'ennemi, et des hostilités qui auraient lieu sur la frontière. Il pourra même devenir une ligne de défense, et contribuer efficacement à l'approvisionnement des places qu'il réunit; enfin, il opérera le desséchement d'une assez grande superficie de terrains qui sont maintenant en nature de marais. (71, 73—XV.)

CANAL DE BEAUCAIRE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal est situé dans le département du Gard: sa prise d'eau est dans le Rhône, sous Beaucaire; il passe à Saint-Gilles, et se termine à Aigues-Mortes, après un développement de 50 354m. La pente du canal, entre Beaucaire et Aigues-Mortes, est de 4m,20, et est rachetée par trois sas éclusés: il y a de plus celui de prise d'eau, qui n'a de chute que dans les crues du Rhône. La largeur des sas est de 6m,66, et leur

longueur est de $34^m,44$; la largeur du canal est de 11^m au fond, et de 19^m à la superficie. Le dernier sas éclusé est situé presque en face du village de Brouseau, à 17 810^m de la prise d'eau du Rhône; le surplus du canal est de niveau, et creusé à 2^m au-dessous des plus basses eaux de la mer; et comme la mer est rarement à son plus bas étiage, et qu'elle est presque toujours élevée d'environ $0^m,35$ au-dessus du zéro de l'échelle de marée placée à Aigues-Mortes, il en résulte que la profondeur du canal est, dans cette partie, presque continuellement de $2^m,35$. Le canal a, dans sa partie supérieure, une profondeur de 2^m.

Ce canal, commencé en 1773 par les États de Languedoc, et suspendu pendant la révolution, fut repris en l'an 9, par une compagnie à qui le gouvernement en fit la concession pour 80 ans, à partir du premier vendémiaire an 10. Le traité passé à ce sujet est du 17 prairial an 9 (6 juin 1801). La navigation a été ouverte sur ce canal le 10 frimaire an 14. (Premier décembre 1805.)

La compagnie concessionnaire a exécuté les ouvrages d'art de ce canal avec un luxe remarquable: aussi a-t-elle dépensé près de sept millions, au lieu de trois, montant de l'estimation; et, cependant, elle a encore à faire une dépense d'environ 1 800 000 fr., pour terminer tous les travaux compris dans son traité.

La navigation du canal de Beaucaire est extrême-

ment importante, et fait partie de la grande ligne qui unit le Rhône à la Garonne.

Le chômage de ce canal a lieu pendant les mois de septembre et d'octobre de chaque année. (409—XVIII.)

CANAL DE BERGUES A DUNKERQUE. (*Bassin de l'Aa.*) Ce canal, situé dans le département du Nord, fut rendu navigable en 1634; il est de niveau: sa longueur est de 8 701^{m}; sa largeur est de 10^{m} au fond, et de 20^{m} à la superficie; la profondeur d'eau y est de 1^{m},20.

Le passage des barques du canal dans le port de Dunkerque, et réciproquement, s'opère au moyen d'un sas à quatre paires de portes. Deux de ces portes sont busquées vers la mer, et remplissent l'office d'un sas éclusé, qui sert à faire passer les bateaux du niveau de la haute mer dans le canal, lorsque le niveau de ses eaux est moins élevé; ou à monter du canal à la mer, lorsqu'elle est plus élevée. Les deux autres paires de portes, busquées vers le canal, font l'office d'un second sas, et servent à descendre du niveau des eaux du canal au niveau des eaux de la mer, lorsque celles-ci sont moins élevées; ou à monter de la mer dans le canal, lorsqu'il y a différence de niveau entre leurs eaux. (84, 89—III.)

CANAL DE BERGUES A FURNES, ou DE LA BASE-COLME. (*Bassin de l'Aa.*) Ce canal a été construit en 1662 par les Espagnols; il est de niveau; sa longueur depuis Bergues, département du

Nord, jusqu'à la frontière, est de 13 860^m. Dans ce développement se trouve compris un embranchement de 2 400^m de longueur, au moyen duquel le canal communique au petit port d'Hondscoote.

Il y a sur ce canal une écluse dont la largeur est de 4^m,03; la longueur du sas est de 80^m; la profondeur d'eau est de 0^m,90 : la largeur de ce canal n'est en général que de 8 à 10^m à la ligne d'eau. (83 — III.)

CANAL DE BIESME. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal n'est autre chose que la rivière de Biesme, qui prend sa source aux étangs de Beaulieu, département de la Meuse, parcourt ce département jusque vers Couru, ensuite fait la séparation des départemens de la Meuse et de la Marne jusqu'au four de Paris, point où elle entre dans celui de la Marne et se jette dans la rivière d'Aisne, au-dessous de Vienne-le-Château.

Ce canal a flotté à bûches perdues depuis la sortie du dernier étang de Beaulieu, dit de la Scierie, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 24 063^m; mais depuis 1807, on n'a pas fait flotter sur le canal de Biesme, parce que tous les bois de la contrée suffisent à peine pour alimenter les verreries, faïenceries, forges et tuileries établies dans la vallée de la Biesme. (217.)

CANAL DU BLAVET. (*Bassin du Blavet.*) Il est situé dans le département du Morbihan; et sera

un des embranchemens de la navigation intérieure de la Bretagne; il est destiné à établir une communication entre Pontivy et Lorient par la rivière de Blavet. Cette rivière est déjà navigable entre Lorient et Hennebon. De ce dernier point à Pontivy, la navigation existera au moyen de 27 sas éclusés. Tous ces sas, qui ont une largeur de 4m,70, sont achevés; leur longueur est de 25m. On s'occupe en ce moment de la construction des déversoirs, dont le nombre sera égal à celui des écluses. Déjà plusieurs sont exécutés, et il ne reste plus qu'environ 800 000 francs à dépenser pour créer cette navigation : les travaux faits ont coûté 3 530 000 fr.

La longueur de ce canal sera de 59 818m : sa pente est de 52m,53; et sa hauteur d'eau sera de 1m10.

L'exécution du canal du Blavet a été ordonnée par un arrêté du gouvernement du 30 fructidor an 10 (17 septembre 1802). Une compagnie vient de se charger de fournir les 800 000 francs nécessaires à l'achèvement de ce canal, et le gouvernement s'est engagé, de son côté, à faire terminer les travaux dans un espace de dix ans et trois mois. Le traité fait pour cet objet a été approuvé par une loi du 14 août 1822. (251 — XIX.)

CANAL DE BOUC A ARLES, *v.* CANAL D'ARLES AU PORT DE BOUC.

CANAL DE BOURBOURG. (*Bassin de l'Aa.*) Ce canal communique de Bourbourg à Dunkerque, dé-

partement du Nord : il a été construit en 1670, aux frais des habitans de Bourbourg et de Dunkerque : il présente une longueur de 21 052m, depuis l'écluse supérieure du sas du Guindal, à sa jonction avec la rivière d'Aa, dont il est une dérivation, jusqu'à l'écluse inférieure du sas du Jeu-de-Mail près Dunkerque, où il se joint aux différens canaux qui aboutissent dans cette ville. Sa pente entre les radiers des deux écluses extrêmes est de $1^m,78$; elle est rachetée par trois sas, celui du Guindal, celui de Bourbourg et celui du Mail, dont la longueur est de 60 à 70^m, et dont la largeur varie de $3^m,40$ à $4^m,25$. La largeur du canal, à la ligne d'eau, est de 13 à 17^m.

Le gouvernement fait exécuter depuis quelques années des travaux considérables qui auront pour résultat d'apporter une grande amélioration dans la navigation de ce canal; ils consistent principalement dans le curement de toute l'étendue du canal, dans la reconstruction et l'élargissement de deux des écluses existantes ainsi que dans la construction d'une nouvelle à Bourbourg. La largeur de ces écluses sera portée à $5^m,20$, pour mettre la navigation de ce canal en harmonie avec celle de l'Aa, de la Lys et du canal de Saint-Quentin.

Indépendamment de l'importance qu'a le canal de Bourbourg, sous le rapport de la navigation, comme faisant partie de la grande ligne de Dunkerque à Paris, il est encore d'une grande utilité sous

supérieurs de Chetilli, de Grosbois et du Rouet, il y aura sur le versant de l'Yonne, une prise d'eau dans l'Armançon, au-dessus de Saint-Florentin ; une autre au-dessus de Tonnerre, et une troisième entre Saint-Thibault et Pouilly. Sur le versant de la Saône, il y a déjà deux prises d'eau d'établies, la première à Dijon et la seconde à Sainte-Marie ; il y en aura une troisième à Vandenesse.

La longueur totale du développement du canal de Bourgogne sera, savoir :

Pour le point de partage.................	3 936m,
Pour le versant de l'Yonne................	155 482,
Pour le versant de la Saône...............	82 051.
Total...	241 469.

La pente du premier de ces versans est de 310m,89, et sera rachetée par 115 sas éclusés ; celle du second versant est de 208m, et sera rachetée par 80 sas éclusés. La largeur de toutes ces écluses est fixée à 5m,20 : la longueur des sas sera de 35m.

Les travaux du canal de Bourgogne ont été commencés en 1775 ; interrompus pendant les troubles de la révolution, ils furent repris en l'an 9. Les dépenses qui restent à faire sont évaluées à 25 000 000 f.

La navigation existe déjà, depuis plusieurs années, sur la partie de ce canal comprise entre Pont-de-Pany et la Saône, sur une étendue de 49 742m. D'ici à peu de temps, l'autre extrémité du canal pourra être livrée à la navigation jusqu'à Tonnerre, sur une longueur développée de 45 266m. Le gou-

vernement vient de traiter avec une compagnie pour emprunter les 25 000 000 fr. nécessaires à l'achèvement du canal de Bourgogne. D'après la convention passée à cet égard, et approuvée par une loi du 14 août 1822, le gouvernement a pris l'engagement d'exécuter les travaux et de les terminer dans un délai de dix ans et trois mois, à partir du premier octobre 1822. (183, 389—XX.)

CANAL DE LA BOURRE. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal, formé par la rivière de Bourre, s'étend depuis le canal de Préaven jusqu'à la Lys, au sas de Merville, sur une longueur de 7 794^{m}, comprise dans le département du Nord.

La navigation a lieu, sur ce canal, au moyen de trois écluses simples d'une largeur de 5^{m},90. (77—III.)

CANAL DE BREST A NANTES, *v.* CANAL DE NANTES A BREST.

CANAL DE BRIARE. (*Bassin de la Loire.*) Ce canal, situé dans le département du Loiret, établit, avec celui de Loing, une communication entre la Haute-Loire et la Seine. Il a son embouchure dans la Loire à Briare, et se jette, à Montargis, dans le canal de Loing. Des lettres-patentes du mois de septembre 1638, enregistrées le 15 avril 1639, autorisèrent l'ouverture de ce canal par les sieurs Bouteroue et Guyon, auxquels elles en firent concession à perpétuité. Ces lettres-patentes et celles de 1642, année où le canal fut livré à la navigation, contien-

nent le tarif des droits à percevoir sur les bateaux qui parcourent ce canal.

Le point de partage du canal de Briare est situé entre l'écluse dite de la Garonne, et celle de Rondeau.

Il a une étendue de....................	2 821^{m},23,
Le versant de la Loire, dont la pente est de 38^{m},24, a une longueur de...............	14 497 ,25,
Le versant de la Seine, dont la pente est de 78^{m},76, a une longueur de...............	37 982 ,95.
Total du développement...	55 301 ,43.

Le premier de ces versans a douze sas éclusés; le second en a vingt-neuf. Leur largeur est de 4^{m},60, et leur longueur de 32^{m}.

Le canal de Briare sert au transport des vins, bois, fers, charbons, fruits, et en général de toutes les marchandises qui viennent de la Haute-Loire.

La navigation est interrompue annuellement du premier août au premier novembre, pour exécuter les réparations dont le canal peut avoir besoin.

La construction de ce canal a coûté 6 500 000 fr. Il produit un revenu annuel d'environ 320 000 fr. (269—XXI.)

CANAL DE BROUAGE. (*Bassin de la Charente.*) Ce canal, situé dans le département de la Charente-Inférieure, joint la Charente, sur laquelle il s'embranche à la Bridoire, une demi-lieue au-dessus de Rochefort, au chenal de Brouage. Il reçoit à

Monthereau les eaux de l'Arnoult, et est en outre alimenté par celles des marais desséchés. Il est de niveau, et a, à chacune de ses extrémités, une écluse d'une largeur de 6m,67. Sa longueur est de 15 870m.

Le canal de Brouage a été entrepris, en 1782, dans le but principal de coopérer au dessèchement des marais de Rochefort. Les terrains qu'il contribue à dessécher, sur la rive gauche de la Charente, présentent une superficie de 12 000 hectares environ. Il a été rendu navigable, en 1807, par la construction des deux écluses dont je viens de parler, qui retiennent dans le canal les eaux à la hauteur nécessaire à la navigation, et le préservent de l'invasion des marées.

Ce canal est fort utile pour le transport des sels que produisent les immenses salines de Brouage, de Marennes, et des rives de la Seudre. (324—XXII.)

CANAL DE LA BRUCHE. (*Bassin du Rhin.*) Il commence près de Soultz, département du Bas-Rhin; il est alimenté par les eaux des rivières de Bruche et de Mossig, se dirige vers Wolxheim, Ergersheim, Achenheim, Schaffolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim, et se jette dans la rivière d'Ill, à 3 000m au-dessus de Strasbourg. Il a un développement de 21 120m,85; sa pente est de 29m,94; elle est rachetée par douze sas éclusés, dont la largeur varie de 4m,40 à 4m,64, et la longueur, de 45m à 50m,50; la profondeur d'eau y est de 1m,50.

Le canal de la Bruche a été ouvert en 1682, d'après le plan du célèbre Vauban, dans le but de faire arriver avec facilité, des carrières de Wolxheim, les matériaux dont on avait besoin pour les grandes constructions qui furent faites à cette époque aux fortifications de la place de Strasbourg. Les ingénieurs militaires pourvurent aux réparations de ce canal jusqu'en l'année 1755, où son entretien fut mis à la charge de la ville de Strasbourg. Par une décision ministérielle du 31 octobre 1793, ce canal fut rendu au génie militaire; enfin, un arrêté du gouvernement, du 3 brumaire an 11 (25 octobre 1802), remit à la charge de la ville l'entretien et les réparations du canal. Ce même arrêté porte, en outre, que les travaux seront conduits par les ingénieurs des ponts-et-chaussées, sauf la surveillance des officiers du génie, pour tout ce qui peut intéresser le système défensif de la place de Strasbourg. La ville perçoit les produits de ce canal.

Aujourd'hui le canal de la Bruche sert au transport de la majeure partie des bois nécessaires au chauffage de la ville de Strasbourg. Ces bois sont exploités dans les Vosges, et flottés jusqu'à la tête du canal, au moyen de la rivière de Bruche et de ses affluens. C'est aussi par ce canal que les matériaux extraits des carrières de Wolxheim arrivent à Strasbourg; on les transporte en grande partie outre-Rhin.

Il passe moyennement chaque année 1 330 bar-

teaux sur le canal de la Bruche. Les eaux de ce canal servent, en outre, à l'irrigation de 350 hectares de prairies, et au roulement de douze usines. (15.)

CANAL DE CALAIS A SAINT-OMER. (*Bassin de l'Aa.*) La prise d'eau de ce canal est au Watz, où il se joint à la rivière d'Aa ; il offre un développement de 29,542^{m}, sur une largeur, au fond, de 8^{m}, et de 16^{m} à la ligne d'eau ; il est situé dans le département du Pas-de-Calais.

Il existe, sur ce canal, un sas éclusé dont la largeur est de 4^{m},50 ; la longueur de ce sas est de 46^{m},40 ; la profondeur d'eau est de 1^{m},30.

Ce canal communique à ceux d'Ardres et de Guines. Les bateaux qui naviguent sur ces trois canaux transportent ordinairement des tourbes, du fumier, des briques, du bois, de la pierre de taille, etc. ; quelquefois ils sont chargés de marchandises destinées à être embarquées au port de Calais, ou qui, arrivées par mer, sont transportées dans l'intérieur. (85—III.)

CANAL DE CARCASSONNE. (*Bassin du Rhône.*) Petit embranchement du canal du Midi, commencé en 1787, suspendu en 1791, repris en l'an 6, et terminé en 1810. Il a pour objet, non-seulement de procurer au commerce de Carcassonne des moyens faciles de transport, mais encore de préserver le canal du Midi des ensablemens que causaient les crues de la rivière de Fresquel, et qui interrompaient souvent la navigation.

Ce canal a sa prise d'eau en amont des écluses de Foucaud, passe devant les murs de Carcassonne, et se réunit au canal du Midi, en amont de l'écluse de Fresquel, après un développement de 7 064^{m} dans le département de l'Aude.

La pente du canal de Carcassonne est de 11^{m},15, et est rachetée par quatre sas éclusés, dont les dimensions sont les mêmes que sur le canal du Midi. Voir ce dernier canal.

Cette nouvelle branche du canal du Midi est divisée en deux parties à peu près égales par le bassin et l'écluse de Carcassonne. Ce bassin a une longueur de 142^{m},96 et une largeur de 46^{m},76 : il a la forme d'un parallélogramme arrondi par les angles, et peut contenir de trente-six à quarante barques, déduction faite de la surface nécessaire au passage de celles qui doivent continuer leur marche. (426-LXXXI.)

CANAL DU CENTRE ou DU CHAROLLAIS. (*Bassins de la Loire et du Rhône.*) Il établit une communication entre la Saône et la Loire. Son embouchure dans la Saône est à Châlons; de là il passe par Saint-Léger, Blanzy, Paray et Digoin, où il se jette dans la Loire. Son cours est tout entier dans le département de Saône-et-Loire.

Le point de partage de ce canal est au village de Montchanin; il est formé par l'étang de ce nom, qui en reçoit plusieurs autres.

Il a une étendue de....................	3 346^{m}
Le versant de la Saône a une longueur de..	48 230
Celui de la Loire en a une de............	65 236
Total...	116 812.

La pente du premier versant est de 131^{m},54, et est rachetée par cinquante-un sas éclusés; celle du second est de 80^{m},92, et est rachetée par trente sas éclusés. La largeur de tous ces sas est de 5^{m},20, et leur longueur est de 27^{m},85; la profondeur d'eau du canal est de 1^{m},20.

La première pierre du canal du Centre fut posée le 3 juillet 1784, par M. le prince de Condé, et il a été livré à la navigation en 1791. La construction de ce canal a coûté 11 420 000 fr. Le produit du droit de navigation qui s'y perçoit s'élève annuellement à environ 400 000 fr.

Les vins des départemens méridionaux, du Mâconnais et d'une partie de la Bourgogne, destinés à l'approvisionnement de Paris, forment à peu près les trois cinquièmes des transports qui se font par le canal du Centre; les autres objets consistent en merrain, cercles, échalas, charbons de terre et de bois, bois de chauffage, de sciage et de charonnage, fers, fontes, blés, légumes secs, meules de moulin, plâtres et pierres à bâtir. C'est en grande partie par cette voie que les villes de Châlons, Mâcon et Lyon, sont approvisionnées en combustibles.

Le nombre des bateaux qui parcourent le canal du

Centre est annuellement de quatre à cinq mille. Ils tirent ordinairement 0^m,85 d'eau ; ceux qui étaient anciennement en usage sur ce canal, ne portaient pas plus de 50,000 kilogrammes ; la charge des bateaux dont on se sert aujourd'hui est de 65 à 70 mille kilogrammes. La navigation est suspendue chaque année pendant deux ou trois mois, et quelquefois plus, tant pour la confection des travaux d'entretien et de réparation, qu'à cause de la disette des eaux. Ce dernier inconvénient est sur le point de cesser, par suite de l'exécution d'un projet qui a pour objet d'établir une rigole qui recevra les eaux de la rivière de Cosanne, au-dessous du moulin de Cheilly, et les conduira dans le canal du Centre. L'exhaussement qu'on se propose aussi de donner aux digues des étangs qui servent de principaux réservoirs, permettra d'accroître considérablement le volume des eaux destinées au service de la navigation. Les travaux de cette nature, qui vont être exécutés à l'étang de Torcy, le mettront à même de contenir 1 600 000 mètres cubes d'eau, au lieu de 600 000, qu'il contient en ce moment. (263, 593—XXIII.)

CANAL DE CETTE. (*Bassin du Rhône.*) Lors de l'établissement du port de Cette, en 1666, on ouvrit le canal qui porte ce nom, afin de le faire communiquer à l'étang de Thau, et, par suite, au canal du Midi. Ce canal forme le prolongement du port de Cette, dont il n'est séparé que par un pont qui réunit les deux parties de la ville.

La longueur du canal de Cette, depuis le pont dont il s'agit jusqu'à l'étang de Thau est de 1530m; il a une profondeur d'eau de 3m. Il est situé dans le département de l'Hérault.

Ce canal fait partie de la concession du canal des Étangs. *v.* ce dernier canal. (422 — XXVI.)

CANAL DU CHAROLLAIS, *v.* CANAL DU CENTRE.

CANAL DE CHARRAS. (*Bassin de la Charente.*) Ce canal, situé dans le département de la Charente-Inférieure, a un développement de 19 874m, et fait partie de ceux qui composent le système général de desséchement des marais de Rochefort et de ses environs. Il est placé sur la rive droite de la Charente, dans laquelle il débouche par un chenal d'environ 300m de longueur. Il est alimenté par les sources intarissables des Écumières et de Vandré, ainsi que par les eaux surabondantes de la petite rivière de Gère.

Le vaste terrain qu'il traverse était enseveli presque toute l'année sous des eaux stagnantes : l'air était pestilentiel, et la terre ne produisait que des roseaux et des joncs. Depuis que ce canal est ouvert, l'atmosphère est pure, et le sol donne d'excellens pâturages et des blés de très bonne qualité.

La largeur du canal de Charras est de 5m au fond, et de 9 à 10m à la superficie; la profondeur d'eau y est de 1m,50 à 2m.

MM. les ingénieurs avaient proposé, lors de la construction du canal, d'établir un pont éclusé à portes d'èbe et de flot de 7m,30 d'ouverture; mais

l'administration, guidée par des vues d'économie fit substituer à cette écluse deux arches de 2m chacune, avec une pile intermédiaire, et fit remplacer les portes d'èbe et de flot par deux vannes et deux portes battantes; de sorte que le canal de Charras n'est navigable que pour des batelets, tandis qu'il aurait pu l'être pour des barques de 50 à 60 tonneaux. (325.)

CANAL DU CHER, *v.* Canal du duc de Berry.

CANAL DE LA COLME. (*Bassin de l'Aa.*) Ce canal, situé dans le département du Nord, est une dérivation de la rivière d'Aa; il commence à Watten, et se termine à Bergues, où il se joint au canal de Bergues à Furnes. Sa longueur est de 24 785m; sa pente, qui est de 2m,39, est rachetée par trois sas éclusés d'une largeur de 3m,84; leur longueur est de 36 à 40m; celui de Bergues a 80m. La profondeur d'eau de ce canal est de 1m,80; sa largeur à la ligne d'eau varie entre 7, 10 et même 13m.

Quoique la date de l'exécution du canal de la Colme ne soit pas connue, on peut néanmoins juger, par la forme et la nature des ouvrages, que leur confection est due aux Espagnols. (83—III.)

CANAL DE LA BASSE-COLME, *v.* Canal de Bergues a Furnes.

CANAL DE CONDÉ A MONS, *v.* Canal de Mons a Condé.

CANAL DE CORNILLON. (*Bassin de la Seine.*) Petit canal construit à Meaux, département de

Seine-et-Marne, pour épargner aux bateaux naviguant sur la Marne le long détour et les embarras du passage de cette ville. Il reçoit la partie des eaux de la Marne nécessaire à son service avant l'entrée de cette rivière dans Meaux, et lui rend cette eau à la sortie de la ville.

Ce canal a une longueur de 370m; l'écluse qu'il a été nécessaire d'y construire rachète une pente de 1m,30. (206.)

CANAL DE COURLAVANT. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal n'est autre chose que la petite rivière de Villenoxe, qui se jette dans la Seine, entre Pont et Nogent, département de l'Aube, et qui est navigable pour de petites barques, sur une longueur d'environ 10 000m, en remontant de son embouchure.

CANAL CROZAT, *v.* CANAL DE SAINT-QUENTIN.

CANAL DE LA DEULE. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal, dont on a terminé la construction en 1690, se dirige de Douai à la Lys, près Deulemont. Il peut être considéré comme une dérivation de la Scarpe, et comme un canal à point de partage. Le point de partage est situé entre le sas éclusé de communication de la Scarpe à la Deule et le point à Vendin; il est alimenté par trois courans: 1°. le canal des Pestiférés, qui tire l'eau de la Scarpe par la cunette des fossés de la ville de Douai; 2°. le canal de desséchement, dit l'Escrebieux; 3° et le ruisseau du Souchet, ou rivière de Lens, qui est l'ancienne Deule.

Le bief de partage a une étendue de........	20 256^{m}
La longueur du versant du côté de Douai est de	79
Et celle du versant du côté de la Lys est de...	45 334
Total...	65 669.

La pente de ce canal est, du côté de Douai, de 0^{m},45, et du côté de la Lys, de 10^{m},15. Le nombre des sas éclusés est de dix; leur largeur moyenne est de 5^{m},25, et leur longueur varie de 28 à 50^{m}, et même plus. La largeur du canal à la ligne d'eau est de 20^{m} environ.

On donne le nom de canal de la Haute-Deule à la partie comprise entre Douai et Lille, et celui de canal de la Basse-Deule, à la partie qui s'étend de Lille à la Lys. La profondeur d'eau est moyennement de 2^{m} sur la Haute-Deule, et de 2^{m},50 à 3^{m} sur la Basse-Deule.

Une petite partie du canal de la Haute-Deule coule dans le département du Pas-de-Calais; mais l'administration de tout ce canal et de celui de la Basse-Deule, est dans les attributions des autorités du département du Nord.

La navigation est très active sur la Deule; les transports consistent en charbons, grains, cendres de mer, pierres blanches pour faire de la chaux, etc. (70, 80—III.)

CANAL DES DEUX-MERS, *v.* CANAL DU MIDI.

CANAL DE DIEUZE A LA SARRE, *v.* CANAL DES SALINES DE L'EST.

CANAL DU DUC D'ANGOULÊME. (*Bassin de la Somme.*) Le Roi, voulant satisfaire au vœu des habitans du département de la Somme, et perpétuer le souvenir du voyage que fit dans ce pays Monseigneur le duc d'Angoulême, a, par ordonnance du 29 octobre 1817, donné le nom de ce Prince au canal précédemment connu sous le nom de *canal de la Somme*.

Les travaux de ce canal, commencés avant la révolution, ont été repris en exécution d'un décret du 28 avril 1810. Ils ont pour objet de rendre la Somme navigable depuis Saint - Simon jusqu'à Amiens, et de perfectionner la navigation depuis cette dernière ville jusqu'à Saint-Valery.

La prise d'eau est établie, dans le canal Crozat entre Pont-Tugny et Saint-Simon ; on reçoit en outre les eaux de la Somme dans le canal, à Épénancourt, 21 954m plus loin que Saint-Simon.

D'après les projets arrêtés, la navigation aura lieu tantôt en canal artificiel, tantôt en lit de rivière. La longueur de la ligne navigable, depuis l'écluse de Saint-Simon jusqu'au barrage éclusé de Saint-Valery, sera, savoir :

En canal..............................	97 836m,05
En rivière............................	59 058 ,19
Total...	156 894 ,24.

La pente entre les deux points extrêmes du canal est de 64m,57, et elle sera rachetée par vingt-un sas éclusés dont la largeur, à l'exception du barrage

écluse de Saint-Valery, est fixée à 6^{m},50. La longueur des sas est de 34^{m},18.

Les écluses de Saint-Simon et de Picquigny sont les seules qui soient terminées; les terrassemens sont presqu'entièrement faits entre Saint-Simon et Amiens. Sur cette première partie, la navigation a déjà lieu depuis la prise d'eau du canal Crozat jusqu'à Ham, sur une longueur de 7 796^{m}. La navigation existe naturellement sur la partie de la Somme comprise entre Amiens et Saint-Valery, sur une étendue d'environ 50 000^{m}.

Les dépenses déjà faites depuis la reprise des travaux, en 1810, s'élèvent à environ 2 000 000 f.; celles qui restent à faire sont évaluées à 6 000 000 francs. M. Sartoris s'est engagé à fournir cette dernière somme, au moyen de laquelle le Gouvernement devra, de son côté, faire terminer tous les travaux dans un espace de six ans. La convention passée à cet égard, le 24 mai 1821, entre le ministre de l'intérieur et M. Sartoris, a été approuvée par une loi du 5 août de la même année. (405—XXIV.)

CANAL DU DUC DE BERRY. (*Bassin de la Loire.*) Le nom de Monseigneur le duc de Berry a été donné par ordonnance du Roi, du 9 décembre 1814, au canal précédemment connu sous le nom de *canal du Cher*.

Ce canal devait suivre la rivière de Cher, depuis Montluçon jusqu'à Saint-Aignan, entrer à ce point dans le Cher, où il se maintenait jusqu'à

Saint-Avertin, au-dessus de Tours, et d'où il sortait pour joindre la Loire, immédiatement au-dessus de cette ville; mais une ordonnance du Roi, du 22 décembre 1819, porte que la partie de ce canal qui doit être exécutée entre Saint-Amand et Vierzon, au lieu de suivre la rivière de Cher, sera dirigée par les vallées de la Marmande, de l'Auron et de l'Yvrette, en passant par Bourges. Cette nouvelle direction ajoute un haut degré d'intérêt à ce canal, qui acquerra encore une plus grande importance après l'exécution du prolongement dont l'étude a été prescrite par l'ordonnance du roi, du 22 décembre 1819. Ce prolongement s'embranchera au Rimbé sur la nouvelle ligne adoptée, et ira rejoindre, au bec d'Allier, le canal latéral à la Loire, de Digoin à Briare.

Les dépenses déjà faites entre Montluçon et Saint-Amand, la seule partie sur laquelle on ait travaillé jusqu'ici, s'élèvent à 2 300 000 fr.; celles qui restent à faire, tant pour le canal principal, que pour son prolongement, sont évaluées approximativement à la somme de 12 000 000 fr. La longueur totale de ces deux lignes de navigation sera de 317 300^{m}.

Les travaux du canal du duc de Berry avaient été commencés dans un système de grande navigation; mais les dimensions en ont été réduites; la largeur des sas éclusés n'est plus que de 2^{m},70. Une compagnie s'est chargée de fournir au Gouvernement la somme de 12 000 000 francs; nécessaires

à l'achèvement de ce canal, et le Gouvernement s'est engagé, de son côté, à le terminer dans un délai de huit ans et trois mois, à partir du 1er octobre 1822. Le traité fait à cet égard a été approuvé par une loi du 14 août 1822. (268 *bis*, 273—XXV.)

CANAL DE DUNKERQUE A BERGUES, *v.* CANAL DE BERGUES A DUNKERQUE.

CANAL DE DUNKERQUE A BOURBOURG, *v.* CANAL DE BOURBOURG.

CANAL DE DUNKERQUE A FURNES, (*Bassin de l'Aa.*) L'ouverture de ce canal remonte à l'année 1635. Il est très fréquenté pour les relations de la Belgique; sa longueur depuis Dunkerque, département du Nord, jusqu'à la frontière, est de 14 090m, et depuis ce dernier point jusqu'à Furnes, de 7 000m environ. Sa largeur est de 9m au fond, et de 13m à la ligne d'eau; il a une profondeur de 2m,50 au-dessous des banquettes. (88—III.)

CANAL D'ESSONNES. (*Bassins de la Loire et de la Seine.*) Ce canal a pour objet d'établir, entre la Loire et la Seine, par la vallée de l'Essonnes, une communication semblable à celle déjà existante par les canaux d'Orléans et de Loing, mais beaucoup plus courte que cette dernière.

Le projet proposé en 1790 par l'ingenieur Brausy, et modifié en 1817 par MM. les ingénieurs du département de Seine-et-Oise, consiste à remonter l'Essonnes depuis Corbeil jusqu'à Pithiviers; ensuite le ruisseau de l'Œuf jusqu'à Mareau, en passant par

Écrennes ; au-delà, on parcourt la branche intermédiaire qui passe par Chamerolles, les étangs du grand et du petit Vaud, et l'on aboutit au col de l'Esse. Après avoir traversé ce col, au moyen d'une tranchée de 20^m à 24^m de profondeur, on descend la rivière d'Esse, puis celle de la Bionne, qui en est le prolongement, jusqu'à Boigny, lieu au-dessus duquel le tracé dévie à l'ouest pour aller joindre le ruisseau de Saint-Loup, par la rive droite duquel il descend à la Loire, à une petite distance au-dessus d'Orléans.

Le bief de partage établi au col de l'Esse, aura une étendue de........................	8 623^m
La longueur du versant de la Loire sera de.	17 600
Et celle du versant de la Seine, de.......	86 738
Développement total du canal...	112 961.

La pente du versant de la Loire est de 27^m,41, et celle du versant de la Seine de 82^m,83.

En comparant les longueurs à parcourir entre Orléans et Paris, par la ligne navigable actuellement existante, et par celle qu'établirait le canal d'Essonnes, on obtient les résultats suivans :

1°. Distance d'Orléans à Paris par les canaux d'Orléans et de Loing.

Trajet sur la Loire, entre Orléans et le canal d'Orléans..............	5 000^m	
Trajet sur les canaux d'Orléans et de Loing........	126 238	218 066^m
Trajet sur la Seine, depuis l'embouchure du Canal de Loing jusqu'à Paris.........................	86 828	

Ci-contre.......... 218 066^{m}

2°. Distance d'Orléans à Paris, par le canal d'Essonnes.

Trajet sur le canal d'Essonne.....	112 961	147 263
Trajet sur la Seine, depuis Corbeil jusqu'à Paris....................	34 302	
Différence à l'avantage du canal d'Essonnes..		70 803.

Les bateaux auraient 17^{m},54 de moins à monter ou à descendre par le canal d'Essonnes ; ce qui équivaut à environ sept écluses. En prenant pour base le temps actuellement employé pour parcourir la distance d'Orléans à Paris, on peut prévoir qu'un bateau qui met maintenant treize jours pour ce trajet, le ferait en dix jours par le nouveau canal ; et que, pour le retour, il n'en emploierait qu'onze au lieu de quinze.

La dépense à laquelle donnerait lieu la confection du canal d'Essonnes, a été évaluée, en 1817, par une commission d'ingénieurs, à la somme de 21 000 000f. ; il parcourrait les départemens du Loiret et de Seine-et-Oise.

L'exécution du canal d'Essonnes a été autorisée par une loi du 22 août 1791. Les Sieurs Grignet et compagnie, qui en avaient obtenu la concession, rétrocédèrent leur entreprise en l'an 12, à M. Guyenot-de-Châteaubourg : mais ce dernier concessionnaire ne fit presque rien et laissa expirer les délais qui lui étaient accordés pour l'achèvement des tra-

vaux; en sorte qu'une ordonnance du Roi, du 30 mars 1820, prononça la déchéance que M. Guyenot-de-Châteaubourg avait encourue. (195, 271.)

CANAL DES ÉTANGS. (*Bassin du Rhône.*) Ce Canal, situé dans le département de l'Hérault, est tracé au milieu des étangs peu profonds qui longent les côtes de la mer Méditerranée, depuis l'étang de Mauguio jusqu'à celui de Thau. Sur toute l'étendue de son cours, qui est de 28 300^{m}, on ne rencontre que la seule petite ville de Frontignan.

Ce canal est alimenté par les eaux de la mer, qui communiquent avec les étangs par des ouvertures connues sous le nom de *graux*. Il fait partie de la grande ligne de navigation qui lie le Rhône à la Garonne, en unissant le canal de Beaucaire à celui du Midi.

Les principales marchandises qui parcourent le canal des Étangs, sont les blés, les farines, les vins et les eaux-de-vie venant du canal du Midi; les sels, les vins du Rhône et de Saint-Gilles; les charbons de terre, les bois de construction venant des canaux de Beaucaire, et les denrées coloniales, salaisons, etc., importées par le port de Cette. Les époques du plus grand mouvement des barques sur ce canal, sont les mois d'octobre, novembre, décembre et janvier, ainsi que les approches de la foire de Beaucaire.

Depuis long-temps le gouvernement avait reconnu la nécessité d'exécuter des travaux considérables de

curage et de restauration sur le canal des Étangs et sur ceux qui en dépendent entre les étangs de Mauguio et de Thau, et le port de Cette. Une compagnie, à la tête de laquelle est M. Usquin, s'est chargée de faire ces ouvrages, évalués à 700 000 fr., dans l'espace de quatre ans, à partir du premier avril 1822. Le traité passé à ce sujet avec M. le directeur général des Ponts-et-Chaussées, en exécution d'une loi du 5 août 1821, a été approuvé par une ordonnance du Roi, du 30 janvier 1822. Pour dédommager M. Usquin des dépenses qu'il fera à cet égard, cette ordonnance lui fait concession des produits de tous ces canaux pendant 29 ans et neuf mois. M. Usquin sera chargé pendant tout ce temps de l'entretien des canaux concédés.

La concession dont il s'agit, comprend en outre l'ouverture d'un canal latéral à l'étang de Mauguio et d'un embranchement de ce canal sur celui de Lunel. (417—XXVI.)

CANAL DE FURNES A BERGUES, *v.* Canal de Bergues a Furnes.

CANAL DE FURNES A DUNKERQUE, *v.* Canal de Dunkerque a Furnes.

CANAL DE GIVORS, *v.* Canal de rive de Gier a Givors.

CANAL DU GRAU-DU-LEZ ou DE PALAVAS. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, qui est d'une faible importance, sert de débouché aux eaux de la rivière de Lez, depuis le canal des Étangs, qu'elle traverse,

jusqu'à la mer Méditerranée, département de l'Hérault. Il a une longueur de 1 500^{m} et une profondeur d'eau de 2^{m}.

Le canal du Grau-du-Lez est formé au milieu des étangs par deux lignes parallèles sur les trois quarts de sa longueur, et ensuite par deux môles établis sur un enrochement de grosses pierres qui se prolongent jusqu'à la mer. Il fait partie de la concession du canal des Étangs. Voir ce dernier canal. (419—XXVIII.)

CANAL DU GRAU-DU-ROI ou d'AIGUES-MORTES. (*Bassin du Rhône.*) C'est un long chenal d'une étendue d'environ 6 000^{m}, qui joint le port d'Aiguesmortes à la mer, département du Gard. Il est l'embouchure naturelle du Vistre et du Vidourle. Ce grau forme le prolongement du canal de Beaucaire jusqu'à la Méditerranée. Il ne fait cependant point partie de la concession du canal de Beaucaire; il est curé et entretenu par le Gouvernement. (413.)

CANAL DE GRAVE, v. CANAL DU LEZ.

CANAL DE GUINES. (*Bassin de l'Aa.*) La prise d'eau de ce canal est à la tournée d'Ardres où il se joint au canal de Calais, département du Pas-de-Calais. Il est de niveau : sa longueur est de 6 120^{m}; la largeur de ce canal, à sa superficie, est de 14^{m}; la profondeur d'eau est de 1^{m},50.

Il existe sur ce canal une écluse ayant 4^{m},50 de largeur. Elle est carrée, et n'a été construite pour

racheter aucune chute ; mais elle est destinée donner aux eaux qui, par le Winfil, viennent d'A dres et de Balinghem, un passage pour se rendi dans le canal de desséchement dit des Pierrettes, s tué sur l'autre rive, sans se mêler aux eaux de na vigation, dont le niveau est toujours plus élevé qu celui du canal de desséchement. *V*. CANAL DE CALA A SAINT-OMER. (187—III.)

CANAL D'HAZEBROUCK. (*Bassin de l'Escaut* Ce canal, situé dans le département du Nord, e une suite de celui de la Nieppe ; sa longueur est d 5 845^{m}, depuis la Motte-aux-Bois jusqu'à Haze brouck, où il se termine. Sa largeur est de 7^{m} à l superficie : il a une profondeur d'eau de $1^{m},30$.

La navigation a lieu sur ce canal sans le secour d'aucune écluse. (76—III.)

CANAL D'HONDSCOOTE, *v*. CANAL DE BERGUE A FURNES.

CANAL D'HUNINGUE, *v*. CANAL MONSIEUR. (1 —XXXII.)

CANAL D'ILLE ET RANCE. (*Bassins de la Ranc et de la Vilaine.*) L'objet de ce canal est de réunir la Rance à la Vilaine, et d'établir ainsi une commu nication entre l'Océan et la Manche, en traversant la Bretagne dans sa plus grande largeur, depuis la Roche-Bernard jusqu'à Saint-Malo. Il rapprochera, par un trajet de quarante-cinq lieues, ces deux ports, qui sont séparés par une navigation de cent cinquante lieues, dans une mer souvent orageuse.

Ce canal se compose d'un point de partage et de deux versans. Le versant du côté de Saint-Malo est celui de la Rance, et le versant du côté de Rennes est celui de l'Ille.

Le bief de partage est établi dans la lande de Tanouarne, commune de Guipel, au moyen d'une coupure de $13^m,32$ de profondeur; il a une longueur de	$6\ 977^m$
Le versant de Saint-Malo a une longueur de..	39 629
Et celui de Rennes en a une de	34 190
Total du développement du canal...	80 796.

Sur les $39\ 629^m$ de longueur développée du versant de Saint-Malo, $27\ 430^m$ s'étendent depuis l'extrémité occidentale du bief de partage, jusqu'à la rencontre de la rivière de Rance, près le bourg d'Evran. De ce point à la montagne de la Courbure, où il sera terminé par une écluse de flot, le canal parcourra la rivière sur une longueur de $12\ 199^m$.

La descente du canal vers Rennes, depuis l'extrémité orientale du bief de partage jusqu'à son embouchure à Rennes, dans la Vilaine, aura une longueur de $34\ 190^m$, dont $6\ 076^m$ jusqu'à la rencontre de la rivière d'Ille. Depuis ce point, le canal ne suivra le lit de la rivière, qui est étroit et sinueux, que sur de petites longueurs; il s'en détournera tantôt à droite, tantôt à gauche, suivant les inflexions du vallon.

La pente du versant de Saint-Malo est de $63^m,28$,

et sera rachetée par vingt-huit sas éclusés ; celle de l'autre versant est de 42^{m},34, et sera rachetée par vingt sas éclusés. La largeur des sas est fixée à 4^{m},70 ; leur longueur, entre les buscs, sera de 27^{m},05.

La largeur du canal sera de 9^{m},09 dans le fond, et de 18^{m},19 à la superficie ; sa profondeur sera de 2^{m},27, et la hauteur d'eau, de 1^{m},62. Les chemins de halage de chaque côté du canal auront 3^{m} de largeur, pour les parties où ils se trouveront au niveau ou en contre-bas du terrain naturel, et, lorsque le canal sera en relief, les digues qui le soutiendront auront 8^{m} de largeur en couronne.

Le volume des eaux destinées à alimenter ce canal pourra suffire, par jour, au passage de vingt bateaux du port de 70 tonneaux ; il est évalué à 23 692 mètres cubes en vingt-quatre heures. Ces eaux seront fournies par l'étang du Boullet, où la rivière d'Ille a sa source, ainsi que par les ruisseaux de Becherel, Cardroc, Hédé, etc., et par l'étang du Chenay : elles arriveront au bief de partage par trois rigoles principales. Les eaux qui ne seront pas utiles au service journalier de la navigation, seront tenues en réserve dans un bassin qui sera établi dans l'ancien étang et dans la lande de Bazouges, près le bourg du même nom, à l'extérieur du bief de partage. Ce bassin, qui pourra contenir une quantité d'eau de 190 000 mètres cubes, communiquera avec le bief de partage par un chenal de 80^{m} de longueur,

et à l'extrémité duquel on placera des vannes, pour pouvoir disposer des eaux du bassin, suivant les besoins.

Les travaux ont été commencés en 1804, en exécution d'un arrêté du Gouvernement du 21 pluviose an 12 (11 février 1804). La dépense faite jusqu'à ce jour est d'environ 6 000 000 fr.; celle qui reste à faire est évaluée à la même somme de 6 000 000 fr. Une compagnie s'est chargée de fournir cette dernière somme, et le Gouvernement a, de son côté, pris l'engagement de terminer le canal dans un délai de dix ans et trois mois. Le traité fait à cet égard a été approuvé par une loi du 14 août 1822.

Les 12 199^{m}, formant l'extrémité du versant de Saint-Malo, sont compris dans le département des Côtes-du-Nord; le surplus du canal est dans le département d'Ille-et-Vilaine. (242, 255—XXVII.)

CANAL DE LA FÈRE. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal, situé dans le département de l'Aisne, est un petit embranchement de celui de Saint-Quentin, de 3 800^{m} de longueur. Il a sa prise d'eau au bassin de Fargniers, à 10 051^{m} au-dessus de Chauny, et se termine à La Fère. *V.* CANAL DE SAINT-QUENTIN. (215.)

CANAL DU LANGUEDOC, *v.* CANAL DU MIDI.

CANAL DE LA ROCHELLE A NIORT, *v.* CANAL DE NIORT A LA ROCHELLE.

CANAL LATÉRAL A L'ÉTANG DE MAUGUIO. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal est destiné à remplacer la mauvaise navigation qui existe aujourd'hui à tra-

vers l'étang de Mauguio, entre le canal de la Radelle et celui des Étangs. Sa longueur sera de 10 960m ; il aura une largeur de 10m au plafond, et de 20m au niveau des basses eaux ; sa profondeur sera de 2m. Il sera alimenté par les eaux de l'étang de Mauguio et par celles de la mer.

La dépense que doit occasionner la confection de ce canal, ainsi que l'ouverture d'un embranchement sur le canal de Lunel, a été évaluée à 1 050 000 fr. En conformité de la loi du 5 août 1821, un traité a été passé, le 22 janvier 1822, entre M. le directeur général des ponts et chaussées et M. Usquin, pour l'exécution de ces canaux, moyennant l'abandon des droits de navigation pendant un intervalle de vingt-neuf ans et neuf mois. Aux termes de ce marché, qui comprend aussi les travaux de curage et de restauration des canaux des Étangs, et qui a été approuvé par une ordonnance du Roi du 30 janvier 1822, les ouvrages ont dû commencer le premier avril 1822, et doivent être entièrement terminés dans un espace de quatre années. (415—XXVIII.)

CANAL LATÉRAL A LA HAISNE, *v.* CANAL DE MONS A CONDÉ.

CANAL LATÉRAL A LA LOIRE. (*Bassin de la Loire.*) Ce canal est destiné à remplacer, de Digoin à Briare, la navigation difficile, incertaine et périlleuse que la Loire présente entre ces deux villes, et à remplir ainsi la lacune qui existait, pour ainsi dire, dans la communication établie entre les deux mers

par le canal du Centre. Dans certaines circonstances, un bateau chargé seulement de quinze mille kilogrammes, a employé plus d'un mois pour descendre de Digoin à Briare, et plus de cinq mois pour remonter; le même bateau, chargé de cinquante mille kilogrammes, n'emploiera que quelques jours pour parcourir le même trajet par la voie du canal.

Il eût été désirable qu'on eût pu ouvrir le canal sur la rive droite de la Loire, pour le faire communiquer directement avec les canaux du Centre et de Briare; mais les nombreux escarpemens qu'on y rencontre, et la profondeur des vallées qui viennent y aboutir, ont déterminé le choix de l'autre rive.

Le projet de ce canal se divise en deux parties. La première, qui comprend la distance de Digoin à la rivière d'Allier, sera à point de partage, et sera alimentée par trois affluens de la Loire, notamment par la rivière de Bèbre. Elle rentrera dans la Loire vis-à-vis le village de Gimouille, à 850^{m} au-dessus de l'embouchure de l'Allier, et la navigation aura lieu dans la Loire, sur une longueur de 2 055^{m}, jusqu'à l'origine de la deuxième partie du canal.

La deuxième partie commencera vis-à-vis le hameau de Cuffy, au-dessus du village de Presle, à 1 760^{m} au-dessous de l'embouchure de la rivière d'Allier. Elle sera de dérivation, et sera alimentée par une prise d'eau de l'Allier et par plusieurs affluens.

La longueur totale du canal sera, savoir :

Première partie........................	99 955^m
Navigation dans le lit de la Loire..........	2 055
Deuxième partie............................	85 606
Total...	187 616.

La pente du canal, d'une extrémité à l'autre, est de 106^m,86, et sera rachetée par quarante sas éclusés.

La dépense que doit occasionner l'ouverture du canal latéral à la Loire, a été évaluée à 12 000 000f. Une compagnie de capitalistes s'est chargée de fournir cette somme, et le Gouvernement a, de son côté, pris l'engagement de faire exécuter les travaux dans un espace de huit ans et trois mois, à partir du premier octobre 1822. Le traité fait à cet égard a été approuvé par une loi du 14 août 1822. (268 — XXIX.)

CANAL DU LEZ ou DE GRAVE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal n'est autre chose que la rivière de Lez, qui a été rendue navigable au moyen de trois écluses, depuis le pont Juvénal, à 1 400^m de Montpellier, jusqu'à la rencontre du canal des Étangs, à la croisée du Lez, département de l'Hérault. Il a une longueur de 10 000^m, et une profondeur d'eau de 1^m,50. La largeur des sas éclusés est de 5^m,85; leur longueur, entre les buscs, est de 35^m.

Ce canal, qui appartient à M. le marquis de Grave, est très important pour le commerce de la ville de

Montpellier. Il a été exécuté en vertu d'un arrêt du conseil, du 14 octobre 1666, portant approbation du traité passé le 15 février précédent, entre les sieurs Icher et Partourel, et les consuls de mer et corps des bourgeois et marchands de Montpellier. (418.)

CANAL DE LOING. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal, qui coule dans les départemens du Loiret et de Seine-et-Marne, est la suite des canaux d'Orléans et de Briare; il est alimenté par ces deux canaux, ainsi que par les eaux de la rivière de Loing. Il commence à Montargis, au pont de Loing, passe à Cepoy, Nargis, Nemours, Moret, et se jette dans la Seine, à Saint-Mamert, après un développement de 52 934^m. Sa pente entre les deux points extrêmes est de 41^m,58, et est rachetée par vingt-trois sas éclusés d'une largeur de 4^m,40, et d'une longueur de 60^m. La profondeur d'eau est de 1^m,60. La largeur du canal, à la ligne d'eau, est de 12 à 16^m, et de 9 à 12^m au fond.

Le canal de Loing reçoit celui d'Orléans à Buges, à 3 934^m de son origine; et, un peu plus loin, s'embranche une portion de canal qui se dirige sur Puit-la-Lande. Cette petite branche, qui a 600^m de longueur, non compris le port d'embarquement, dont l'étendue est de 360^m, a été ouverte en 1759, sur la demande du commerce de bois, pour faciliter l'exploitation de la forêt de Montargis.

Les travaux du canal de Loing, commencés

en 1720, furent terminés en 1724. Ce canal est une propriété particulière, et est régi comme celui d'Orléans. Il n'est latéral à la rivière que par parties. Des portions de rivière, quelquefois très étendues, ont été disposées pour la navigation; on les appelle *racles*. Le canal est réuni à la rivière à son embouchure dans la Seine.

Les marchandises qui passent sur les canaux d'Orléans et de Briare, traversent aussi le canal de Loing pour arriver à Paris; il a de plus les bois de la forêt de Montargis. Le nombre des bateaux qui parcourent ce canal, peut s'élever annuellement de 4 000 à 5 000. Le passage des sels, d'une part, et de l'autre les récoltes abondantes de vins, augmentent sensiblement le mouvement du commerce. L'époque du chômage annuel est du premier août au premier novembre. Le produit de ce canal est d'environ 700 000 francs.

Le halage des bateaux ne se fait que par des hommes, sur le canal de Loing comme sur celui d'Orléans : le coche de Montargis y est seul tiré par des chevaux. (194—XXXV.)

CANAL DE LUÇON. (*Bassin du canal de Luçon.*) Ce canal, situé dans le département de la Vendée, est un vieux chenal amélioré, en 1807 et 1808, par des travaux exécutés aux frais du Gouvernement, entre Luçon et l'écluse dite du Chapitre. Il a son origine à Luçon, traverse les marais desséchés de Fraisy et de Saint-Michel-en-Lerme, et se jette dans

la mer, à l'anse de l'Aiguillon. Il reçoit, un peu au-dessous de Luçon, par une rigole dite canal ou ceinture des Hollandais, les eaux des marais inondés par la Vendée, et est en outre alimenté, pendant les sécheresses, par la retenue des eaux de la mer, qu'on y introduit. Sa longueur totale est de 14 184^m,90, savoir :

De Luçon à l'écluse du Chapitre.........	11 220^m,90
De ce dernier point à la mer, à Vir-Court	2 964 , »
Total...	14 184 ,90.

L'écluse du Chapitre, qui n'a que 4^m,60 de largeur, se compose d'une vanne pour retenir les eaux dans le canal, et de portes de flot pour y laisser entrer la mer à volonté.

La profondeur d'eau du canal dépend de la marée; elle est communément de 1^m,50 à 1^m,60; mais on peut, à chaque nouvelle ou pleine lune, la porter à 2^m au moins. Les bateaux qui fréquentent le canal de Luçon portent de vingt à trente tonneaux; ils ont de 20 à 21^m de longueur, et 3^m,60 de base.

Le Gouvernement vient d'approuver un projet qui a pour objet de donner au canal de Luçon une profondeur d'eau de 3^m, et de substituer à l'écluse existante une nouvelle écluse avec portes d'èbe et de flot, d'une largeur de 6^m,50 entre les bajoyers. Cette amélioration, vivement réclamée par le pays, doit donner aux navires de cinquante

à soixante tonneaux la faculté d'arriver jusqu'à Luçon. La dépense de ces travaux est évaluée à 168 000 fr.

Le canal de Luçon sert à des exportations assez considérables de grains, de fèves, de bois de marine et de chauffage : les importations consistent en vins, eaux-de-vie, huiles, savons, résines, etc. Il sert également au transport des cendres de marais, employées comme engrais avec beaucoup de succès. Ces différens transports seront susceptibles d'un grand accroissement, par suite de l'exécution des améliorations projetées.

En hiver, lorsque les marais non desséchés sont couverts d'eau, la navigation ne se borne pas au seul canal de Luçon ; les bateaux entrent dans la ceinture des Hollandais, côtoient le desséchement, traversent les marais au-dessous de Vouillé, passent dans la Vendée et dans la Sèvre, et descendent à Marans. Le commerce entre cette ville et Luçon est alors assez actif. (316.)

CANAL DE LUNEL. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal établit une communication entre la ville de Lunel et l'étang de Mauguio, département de l'Hérault. Il est alimenté par les eaux d'une source, qu'il reçoit au-dessous de Lunel, et par celles de l'étang de Mauguio. Il offre un développement de 10 000^{m}.

Le canal de Lunel appartient à une compagnie, en vertu de l'adjudication qui en fut faite, le 25

janvier 1718, par l'intendant de la province de Languedoc, et qui fut approuvée par arrêt du conseil du 5 mars suivant.

Depuis l'ouverture de cette navigation, l'industrie et le commerce ont pris un accroissement tel, que les dimensions du canal ne sont plus suffisantes; et les négocians réclamaient depuis long-temps l'élargissement de ce canal et l'exécution d'autres ouvrages, qui permissent le passage de barques d'un tonnage plus considérable. Une transaction a été passée à cet effet, le 5 mars 1821, entre les propriétaires du canal, les principaux négocians et le conseil municipal de la ville de Lunel. D'après cette transaction, qui a été approuvée par ordonnance du Roi du 15 août 1821, les propriétaires du canal doivent exécuter les travaux de perfectionnement reconnus nécessaires, et sont autorisés, pour s'indemniser des dépenses qu'ils auront faites, à percevoir les droits de navigation, conformément à un nouveau tarif, qui a été arrêté de concert par toutes les parties intéressées. Ces dépenses sont évaluées à la somme totale de 132 000 fr., et ont pour objet, 1° l'élargissement du canal; 2° l'agrandissement du port de Lunel; 3° enfin, la construction d'une écluse de 6m,66 de largeur, et dont le sas aura une longueur de 30m.

Indépendamment de ces améliorations, il était indispensable d'assurer au canal de Lunel un meilleur débouché que celui qui lui est ouvert aujourd'hui

par l'étang de Mauguio, et qui tend continuc
ment à s'obstruer par suite des attérissem
progressifs de cet étang. On a pourvu à ce
soin en imposant à la compagnie concessionn
des canaux des Étangs, l'obligation d'embr
cher sur le canal latéral à l'étang de Mauguio,
bout de canal de 3 500^{m} de longueur, qui
rejoindre celui de Lunel et qui mettra ains
dernier canal en communication directe avec 1
le système de la navigation du midi de la Fra
(416—XXX.)

CANAL DE MANICAMP, *v.* CANAL DE SA
QUENTIN.

CANAL DU MIDI, DU LANGUEDOC ou 1
DEUX MERS. (*Bassins de la Gironde et du Rhô*
Ce canal est dû au génie de Riquet-de-Bonr
qui le construisit sous le règne Louis XIV; le pr
fut présenté au Gouvernement en 1662; les trav
commencèrent en janvier 1667, et la naviga
fut en activité sur toute la longueur du canal
l'année 1681 : il coûta 16 279 508 livres, qui
présenteraient aujourd'hui 33 000 000 fr. envi
Il établit une communication entre l'Océan e
Méditerranée, par la Garonne et l'étang de T
Il se joint à la Garonne dans Toulouse, pas
Castelnaudary, Carcassonne, Capestang, Bez
Agde et débouche dans l'étang de Thau. Les dép
mens qu'il parcourt sont ceux de la Haute-Garo
de l'Aude et de l'Hérault.

Le point de partage est situé à Naurouse et a une étendue de	4 847m
Le versant du côté de l'Océan a une longueur de	51 690
Celui du côté de la Méditerranée a une longueur de	187 555
Total du développement...	244 092.

La pente du côté de l'Océan est de 63m,60 et est rachetée par dix-huit sas éclusés; celle du côté de la Méditerranée est de 189m, et est rachetée par quarante-six sas éclusés.

La largeur du canal est de 10m au fond et de 20m à la superficie; la profondeur d'eau est de 2m; la largeur des sas éclusés est de 6m et leur longueur est de 32m.

Les eaux qui alimentent le canal du Midi arrivent au bief de partage par deux rigoles artificielles.

La première, dite de la Montagne, est creusée sur le sommet de la Montagne-Noire, et a une longueur de 24 351m. Elle prend les eaux de la rivière d'Alzau à 587m au-dessus du bief de partage; elle reçoit dans son cours les rivières et ruisseaux qui coulent sur les deux versans de la croupe occidentale de la montagne, ainsi que les eaux du réservoir de Lampy, et les transmet par la percée de Cammazès dans le grand réservoir de Saint-Ferriol, qui est situé à 192m au-dessus du bief de Naurouse.

La seconde rigole, dite de la Plaine, découpe la base de la Montagne-Noire, reçoit par les vallons du Sor et du Laudat toutes les eaux de la rigole de la Montagne et des réservoirs, et les fait arriver au bief de partage. Le développement de cette seconde rigole est de 42 540^{m}.

On a pratiqué près de Cesse ou d'Argeliers un embranchement qui part du canal du Midi, joint, par la rivière d'Aude, l'ancien canal des Romains, dit Robine-de-Narbonne, et débouche dans le chenal du port de la Nouvelle, département de l'Aude. *V.* Canal et Robine-de-Narbonne et Canal de Sainte-Lucie.

Les objets transportés par le canal du Midi consistent en grains, huiles, savons, vins, eaux-de-vie et matériaux de toute espèce. Les bateaux qui parcourent le canal sont moyennement du port de cent tonneaux; ils font annuellement 960 voyages, allée et retour. En temps de guerre, le mouvement des bateaux reçoit un accroissement sensible par suite du transport des munitions.

La navigation est suspendue tous les ans sur le canal, pour faciliter l'exécution des travaux de réparation et d'entretien; la clôture de la navigation a lieu du 1er au 15 août, et son rétablissement s'opère du 20 septembre au 5 octobre.

Le canal du Midi qui, par suite de la révolution, était tombé en partie entre les mains du Gouvernement, a été vendu et appartient aujourd'hui à

une compagnie d'actionnaires, qui a été organisée par un décret du 10 mars 1810.

Il entrait dans les projets du créateur du canal du Midi de prolonger ce canal jusqu'au Tarn, afin de rendre plus facile et plus sûre la communication des deux mers, en évitant la portion de la Garonne comprise entre Toulouse et la jonction du Tarn, dont la navigation est dangereuse, semée d'obstacles, et presque nulle pendant une grande partie de l'année. On s'occupe en ce moment de la rédaction du projet de cette prolongation. (331, 423—XXXI.)

CANAL DE MONS A CONDÉ, ou CANAL LATÉRAL A LA HAISNE. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal, tracé sur une seule ligne droite déterminée par la flèche du château de Mons et l'écluse du marais à l'entrée de Condé, a été ouvert en exécution d'un décret du 18 septembre 1807; les travaux ont été commencés le 26 du même mois, et le canal a été livré à la navigation le 27 novembre 1814. Il a une longueur de 24 288^m, dont 6 400^m appartiennent à la France: le surplus est dans la Belgique. La largeur du canal est au fond de 10^m, et à la superficie de 18^m,08. Les bateaux y naviguent avec un tirant d'eau de 1^m,55.

Ce canal est alimenté par les eaux de la rivière de Trouille, prises au-dessus du moulin d'Hyon, à 2 460^m au-dessus de Mons. Il coupe l'ancien cours de la rivière de Haisne en trois points: sous les murs de Mons, à Saint-Ghislain et à Thulin; néan-

moins, il ne traverse point cette rivière, atte
qu'elle a été dérivée dans le contre-fossé gauche
canal. Sa pente est d'environ $11^m,15$, et a été
chetée par six sas éclusés d'une largeur de $5^m,2$
d'une longueur de $45^m,50$ entre les buscs.

Le canal de Mons à Condé remplace d'une
nière bien avantageuse la navigation de la Hai
et procure un débouché aux nombreuses mine
houille, ainsi qu'aux pierres, marbres, granit
chaux de l'ancien département de Jemmape. (6

CANAL MONSIEUR ou DU RHONE AU RH
(*Bassins du Rhin et du Rhône.*) Ce dernier
indique la jonction que ce canal a pour objet
tablir. Ce canal parcourt les départemens de la C
d'Or, du Jura, du Doubs, du Haut et du Bas-Rh
on peut le diviser en quatre parties.

La première forme la jonction de la Saône
Doubs : elle passe par Saint-Symphorien et Lal
gement, et se termine sous Dôle, où se trouv
prise d'eau dans le Doubs ; sa longueur est
19117^m; sa pente, qui est de $20^m,18$, est rach
par neuf sas éclusés.

La deuxième partie forme la navigation du Do
et se compose de diverses dérivations de cette
vière. Elle passe par Orchamps, Thoraise, Be
çon, Baume, Clerval, Lisle, Dampierre et V
geaucourt où elle se termine.

La troisième partie forme la jonction du Do
au Rhin; elle passe par Montbéliard, Bourog

Valdieu, Dannemarie, Mulhausen, Brisach, Marckolsheim, Grafft et Graffenstadt, où le canal entre dans la rivière d'Ill, à un quart de lieue au-dessus de Strasbourg. Cette troisième partie est à point de partage; il est situé à Valdieu et sera alimenté par les eaux de la rivière de Largue et de différens ruisseaux, ainsi que par plusieurs réservoirs. La masse des eaux qu'il sera possible de réunir est évaluée à 45 000 mètres cubes par jour, et pourra subvenir au double passage de 41 bateaux.

La longueur totale de ces deux dernières parties est de 302 160^{m}, savoir :

Bief de partage	2 804^{m}
Versant de la Saône	173 780
Versant du Rhin	125 576
Total	302 160.

Le nombre des sas éclusés de ces deux parties sera de 162 : savoir, 76 du côté de la Saône, et 86 du côté du Rhin : la pente du premier de ces versans est de 151^{m},41, et celle du second est de 200^{m}20.

La quatrième partie forme l'embranchement de Mulhausen à Bâle et à Huningue; elle sera alimentée par une dérivation du Rhin prise à Huningue. La pente de ce dernier point à Mulhausen est de 9^{m},90, et sera rachetée par quatre sas éclusés. La longueur de cet embranchement est de 28 526^{m}. Cette branche de canal doit remplir deux objets im-

portans ; elle fera jouir une partie de la Suisse des avantages de notre navigation, et elle alimentera le canal principal par les eaux du Rhin.

La largeur des sas éclusés de toutes les parties du canal Monsieur est fixée à $5^m,20$, et leur longueur à $30^m,55$; la profondeur d'eau sera de $1^m,50$.

Le projet général des travaux à faire pour la confection de ce canal, a été approuvé par arrêté du gouvernement du 15 floréal an 12 (5 mai 1804). Les dépenses déjà faites s'élèvent à environ 11 000 000 f.; celles qui restent à faire sont évaluées à 10 000 000 f. Une compagnie de capitalistes s'est engagée à fournir cette dernière somme, et le gouvernement doit faire achever les travaux dans le délai de six années. Le traité passé à cet égard a été approuvé par une loi du 5 août 1821.

La navigation existe déjà depuis l'année 1806, sur la première partie du canal formant la jonction de la Saône au Doubs; et, vers la fin de 1820, la partie suivante en remontant jusqu'à Besançon, a été livrée au commerce. L'étendue du canal depuis son embouchure dans la Saône jusqu'à Besançon est de $78\,457^m$.

L'ouverture du canal Monsieur est de la plus grande importance pour les relations commerciales. Il servira, par le Rhône et le Rhin, au transport des produits du Nord et du Midi; par le canal de Bourgogne et la Seine, et par le canal du Centre e

la Loire, à l'approvisionnement de Paris, et des ports de l'Océan; auxquels il est destiné à fournir des bois de construction provenant des forêts situées sur les bords du Rhin. (17, 587.—XX, XXXII.)

CANAL DE MOYENVIC. (*Bassin du Rhin.*) Ce canal, situé dans le département de la Meurthe, a son origine dans l'étang d'Ommercy et se jette à Moyenvic dans la rivière de Seille, affluent de la Moselle. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 16 800^{m}, et sert, conjointement avec le canal de Réchicourt, au transport des bois nécessaires à la saline de Moyenvic. (46.)

CANAL DE NANTES À BREST. (*Bassins de la Loire, de la Vilaine, du Blavet et de l'Aune.*) L'établissement de cette grande communication qui traversera le centre de la Bretagne dans toute sa longueur, présentera l'avantage incalculable de pourvoir avec facilité et économie à l'approvisionnement de tous les ports de cette ancienne province; ressource extrêmement précieuse, surtout pour le port de Brest, le premier de nos arsenaux maritimes.

Ce canal, qui aura un développement de 369 537^{m}, se divise en trois parties.

La première, située dans le département de la Loire-Inférieure, comprend la communication de la Loire à la Vilaine, depuis Nantes jusqu'au-dessous de Redon, par les rivières d'Erdre et d'Isac; elle aura un point de partage dit de Bout-de-Bois,

dans les landes des Jarriais, communes de Héric et d
Saffré. Le seul point intermédiaire remarquable o
passe ce canal est Blain, près de la forêt du Gâvre
Cette partie aura 89 537m,20 de longueur;

SAVOIR :

Bief de partage.	8 346m,70
Versant de la Loire.	33 897 ,56 (1)
Versant de la Vilaine.	47 292 ,94 (2)
Total...	89 537 ,20.

La pente du côté de la Loire est de 17m,30, et ser
rachetée par sept sas éclusés; celle du côté de l
Vilaine est de 18m,60, et sera également rachetée pa
sept sas éclusés.

La seconde partie, située dans le département d
Morbihan, fera communiquer la Vilaine au Blavet
au-dessous de Pontivy, par la rivière d'Oust. L
point de partage sera adossé au village d'Hilverne
Le canal, dans cette partie, passera à Malétroit
Josselin et Rohan, et aura 120 000m de longueur
y compris 6 000m à parcourir sur la Vilaine, depui

(1) Du bief de partage on descend le ruisseau de Quiheix sur une étendue de ... 11 146m, »
Ensuite on descend l'Erdre sur une longueur de ... 22 751 ,56
Total pareil à celui du versant de la Loire... 33 897 ,56.

(2) Du bief de partage on descend à la Vilaine par la rivière d'Isac, su toute la longueur de 47 292m,94.

Redon jusqu'à l'embouchure de la partie précédente. Cette longueur se compose ;

SAVOIR :

Du bief de partage........................	2 166m
Du versant de la Vilaine..............	105 593 (1)
Du versant du Blavet..................	12 241 (2)
Total...	120 000.

La pente du côté de la Vilaine est de 118^m-91, et sera rachetée par quarante-deux sas éclusés ; et celle du côté du Blavet est de 70^m,60, et sera rachetée par dix-huit sas éclusés.

Enfin, la troisième partie du canal de Nantes à Brest comprend la jonction du Blavet à la rivière d'Aune, qui se jette dans la rade de Brest ; elle passera à Pontivy, Gouarec et Châteaulin, en traversant les départemens du Morbihan, des Côtes-du-Nord et du Finistère.

Le point de partage sera situé au nord-ouest du village de Glomel et aura une éten-

---

(1) Du point de partage, on suit le ruisseau de Boju sur... 4 126m
On descend ensuite la rivière d'Oust sur................ 95 467
On descend enfin la Vilaine sur........................ 6 000

Total de la longueur du versant de la Vilaine... 105 593.

(2) On descend au Blavet sur cette longueur, par les ruisseaux de Saint-Gerand et de la Houssaye.

due de.................................... 4 611m.

Le versant du Blavet aura.................... 63 053. (1)

Celui de l'Aune aura......................... 92 336. (2)

Total... 160 000.

La pente, du côté du Blavet, est de 131m,76, et sera rachetée par quarante-huit sas éclusés; celle du côté de l'Aune est de 182m,86, et sera rachetée par cinquante-neuf sas éclusés.

Le canal de Nantes à Brest aura 10m de largeur au fond, et 13m,90 à la ligne d'eau; la profondeur d'eau sera de 1m,62; la largeur des sas éclusés est fixée à 4m,70, et leur longueur à 25m.

A la grande ligne de navigation que ce canal doit établir, se rattachent deux navigations secondaires; celle de la Vilaine, qui sera réunie à la Rance, par suite de l'exécution du canal d'Ille-et-Rance, et celle du Blavet, depuis Pontivy jusqu'à la mer : ainsi le

(1) Du point de partage, on se dirige par le ruisseau du Doré sur.................................... 20 525m.

On descend ensuite le Blavet jusqu'à Pontivy sur......... 39 528

Enfin de Pontivy on suit le Blavet sur.................. 3 000

Total de la longueur du versant du Blavet... 63 053.

(2) Du point de partage on descend à la rivière d'Hières sur 20 336m.

On descend ensuite jusqu'à l'Aune par la rivière d'Hières sur.. 10 000.

Enfin on descend la rivière d'Aune jusqu'en aval de Chateaulin sur.. 62 000

Total pareil à celui du versant de l'Aune... 92 336.

canal de Nantes à Brest aura cinq débouchés à la mer : le premier, par la Loire; le second, par la Vilaine; le troisième, par la Rance; le quatrième, par le Blavet; et le cinquième, par la rade de Brest.

Les dépenses faites jusqu'en l'année 1822 sur le canal de Nantes à Brest, ne s'élèvent qu'à la somme d'environ 1 500 000f. Une compagnie s'est chargée de fournir 29 200 000f. pour l'achèvement de ce canal, et le gouvernement a, de son côté, pris l'engagement de faire terminer les travaux dans un délai de dix ans et trois mois. Le traité passé à ce sujet a été approuvé par une loi du 14 août 1822. (249, 252, 253, 259, 261, 308. — XXXIII.)

CANAL ET ROBINE DE NARBONNE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, situé dans le département de l'Aude, se divise en trois parties, savoir : 1° le canal de Narbonne; 2° la traversée de la rivière d'Aude; 3° le canal de la Robine de Narbonne.

1° Le canal de Narbonne, confectionné depuis l'année 1787, s'embranche sur celui du Midi; sa prise d'eau est, dans ce dernier canal, en aval du pont aquéduc de Cesse, et il va se réunir à la rivière d'Aude, à environ 1 600m du village de Salelles. Il a une longueur de 5 177m, sur une largeur de 10m au fond, et de 18m à la ligne d'eau. La pente de ce canal est de 25m, et elle est rachetée par sept sas éclusés.

2° La rivière d'Aude lie la navigation du canal de Narbonne à celle de la Robine, par une traversée de

389^{m},68 de longueur. Les eaux de cette partie de la rivière sont soutenues à une hauteur suffisante, par une chaussée sans pertuis ni écluse, et avec une pente insensible.

3° Le canal de la Robine de Narbonne est une dérivation de la rivière d'Aude, qui lui fournit un volume d'eau de 600 000 mètres cubes en vingt-quatre heures. Il passe par Narbonne, et offre un développement de 31 711^{m}, depuis le point de prise d'eau jusqu'à son embouchure dans les étangs qui sont en communication avec le port de la Nouvelle. Cinq sas éclusés rachètent la pente de ce canal, qui est de 9^{m}. Ils ont, ainsi que ceux du canal de Narbonne, les mêmes dimensions que sur le canal du Midi; l'époque du chômage du canal et de la Robine de Narbonne, est aussi la même que pour le canal du Midi.

Les bâtimens qui naviguent sur le canal et la Robine de Narbonne, sont de trois espèces; les plus grands tirent 1^{m},73 d'eau, et peuvent porter de 9 780 à 10 269 myriagrammes; les bateaux moyens peuvent porter 8 800 myriagrammes, et ont un tirant d'eau de 1^{m},50; enfin, les petits bateaux peuvent porter jusqu'à 7 800 myriagrammes, et prennent un tirant d'eau de 1^{m},20. On y voit aussi de petits bâtimens à quille, venant des étangs et de la mer de Gênes; ils ne peuvent porter qu'environ 2 450 myriagrammes.

Le canal et la Robine de Narbonne appartiennent à la compagnie du canal du Midi. (424—XXXI.)

CANAL DE NEUFBRISACH, *v.* CANAL DE VAUBAN.

CANAL DU NEUF FOSSÉ ou DE SAINT-OMER A AIRE. (*Bassins de l'Escaut et de l'Aa.*) Ce canal, situé dans le département du Pas-de-Calais, réunit la Lys à l'Aa. Sa longueur est d'environ 10 500m.

On commença l'exécution de ce canal en 1754; elle fut interrompue par la guerre, en 1758, et terminée en 1774.

L'administration de ce canal est dans les attributions des ingénieurs militaires. (74, 82—III.)

CANAL DE LA NIEPPE. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal est formé par une dérivation de la Lys, prise à l'écluse de Thiennes, et se réunit à celui d'Hazebrouck à la Motte-aux-Bois, département du Nord, après un développement de 9 742m. Il a une profondeur d'eau de 1m,40. La différence de niveau rachetée par la seule écluse qui se trouve sur ce canal, est de 1m,30. La largeur de cette écluse est de 5m,90. (75—III.)

CANAL DE NIORT A LA ROCHELLE. (*Bassin de la Sèvre niortaise.*) D'après le projet primitivement approuvé, ce canal devait prendre son origine à la Sèvre-Niortaise, entre Arsay et Dampvix, et devait être alimenté, en outre, par le Mignon et les eaux des marais environnans; mais le gouvernement a décidé, en 1820, que la navigation aurait lieu dans le lit même de la Sèvre, depuis Niort jusqu'à Marans, et de Marans à La Rochelle, par un canal artificiel.

Ce canal, envisagé comme première partie d'une navigation qui s'étendrait jusqu'à la Vienne, présente une grande importance commerciale. Borné à la communication entre La Rochelle et la Sèvre, il aura toujours le grand avantage de favoriser le commerce des départemens des Deux-Sèvres, de la Vendée et de la Charente-Inférieure, ainsi que l'exportation des grains, dont le pays regorge dans les années de bonnes récoltes, et celle des eaux-de-vie, qui sont les meilleures de France. Les importations consisteront en sels, vins, huiles, savons et denrées coloniales. Ce canal desséchera, en outre, au moins 10 000 hectares de marais inondés, et contribuera puissamment à l'entretien du port de La Rochelle, en y versant, par des chasses, les eaux de ces marais et celles d'une partie de la Sèvre.

La longueur de ce canal, qui devait être primitivement de 44 344m, sera de 78 000m, par suite de la nouvelle direction adoptée, et s'étendra sur le territoire des départemens des Deux-Sèvres et de la Charente-Inférieure. La pente entre ses deux points extrêmes est de 2m,22 : il y aura deux sas éclusés; l'un de prise d'eau, et l'autre à l'embouchure; leur largeur sera de 4m,87, et leur longueur entre les buscs, de 32m.

La confection du canal de Niort à La Rochelle a été ordonnée par décret du 22 messidor an 13. (11 juillet 1805.)

Les dépenses faites jusqu'à ce jour s'élèvent à en

viron 2 990 000 fr.; celles qui restent à faire sont évaluées à 6 000 000 fr. (321.)

CANAL DU NIVERNAIS. (*Bassins de la Loire et de la Seine.*) Ce canal, pour l'ouverture duquel on a déjà dépensé 5 500 000 fr., doit prendre son origine à Decize, sur la Loire, passer par Cercy, Anisy, Châtillon, l'étang de Baye; traverser la montagne de la Colancelle, et aboutir à Auxerre, dans l'Yonne, après un développement de 189 196m,23, dans les départemens de la Nièvre et de l'Yonne.

Les travaux de ce canal, commencés en 1784, sont suspendus depuis la révolution; il faudrait, pour les terminer, dépenser une somme de 8 000 000 fr. Une loi du 14 août 1822 a accepté l'offre faite par une compagnie, de fournir cette somme en sept ans et trois mois, à partir du premier octobre 1822: les travaux seront faits par le gouvernement, dans le même espace de temps.

Le bief de partage du canal du Nivernais sera principalement alimenté par les étangs de Vaux et de Baye. Lorsque la ligne d'eau se trouvera dans ce bief à 3m,30 de hauteur, il pourra contenir un volume d'eau de 83 467 mètres cubes. Il aura une longueur de 3 831m, savoir, 686m en galerie souterraine sous la montagne de la Colancelle, et 3 145m en tranchées à chacune des extrémités du souterrain: ci. . . 3 831m, »

Le versant de la Loire se composera, 1° d'un canal à ouvrir entre le bief de partage et Panneau, sur une longueur de 34 734m,70;

D'autre part......	3 831'
2° de la rivière d'Arron, qui sera canalisée depuis Panesseau jusqu'à Decize, sur une étendue de 41 767^{m},80: ci....................	76 502
Le versant de l'Yonne se composera, 1° d'un canal à ouvrir, depuis le bief de partage jusqu'au village de la Chaise, sur 7 164^{m},57 de longueur; 2° de la rivière d'Yonne, à canaliser, entre le village de la Chaise et Auxerre, sur une longueur de 101 698^{m},16: ci...........	108 862
Total...	189 196

Le nombre des sas éclusés dont la pente du exigera la construction, sera approximativeme vingt-huit pour le versant de la Loire, et de soix quatre pour celui de l'Yonne; leur largeur ent bajoyers sera de 5^{m},20. (166, 265—XXXIV.)

CANAL DE NOGENT, *v.* SEINE.

CANAL D'ORLÉANS. (*Bassin de la Loire.*) duc d'Orléans, frère du roi, obtint, en 1679 édit enregistré en 1680, pour l'ouverture de ce c depuis la Loire jusqu'à la rivière de Loing, su quelle la navigation existait alors au moye pertuis. Le prince céda, en 1681, à Lamb compagnie, le droit que le Roi lui avait accord commença les travaux en 1682; mais, en 1 cette compagnie renonça à son entreprise. Le p fit continuer les travaux, et le canal fut te en 1692.

Le canal d'Orléans, situé dans le départeme

Loiret, établit, au moyen de celui de Loing, qui doit en être considéré comme le complément, une communication entre la Loire et la Seine. Il a son embouchure en Loire à Combleux, à 4 800^{m} au-dessus de la ville d'Orléans, et se jette à Buges, dans le canal de Loing, après un développement de 73 304^{m},22. Le point de partage est établi entre Combreux et Grignon. La pente du canal, du côté de la Loire, est de 29^{m},86, et est rachetée par onze sas éclusés; celle du côté de la Seine est de 40^{m},22, et est rachetée par dix-sept sas éclusés; leur largeur est de 4^{m},60, et leur longueur est de 32^{m}. La profondeur d'eau est de 1^{m},50.

La longueur du bief de partage est de....	18 721^{m},63.
Celle du versant de la Loire est de.......	26 852 ,68.
Et celle du versant de la Seine, de.......	27 729 ,91.

La largeur du canal est de 8 à 10^{m} à la superficie; l'irrégularité des talus ne permet de déterminer aucune largeur précise pour le fond.

Le canal d'Orléans sert au transport des vins, eaux-de-vie, ardoises, blés, farines, fruits, bois de chauffage, et généralement de toutes les marchandises venant de la basse Loire. Le nombre des bateaux qui parcourent ce canal pouvait être de quatre à cinq mille avant la liberté des mers, y compris le transport des sels, qui avait lieu alors par cette voie; mais il n'est plus aujourd'hui que de deux mille à deux mille quatre cents. La navigation est interrompue an-

nuellement du premier août au premier novembre.

Ce canal appartient à une compagnie d'actionnaires qui a été organisée par un décret du 16 mars 1810, lequel a été modifié par ordonnance du Roi, du 25 avril 1823. Il a coûté 8 000 000 fr.; il rapporte annuellement environ 500 000 fr. (272 — XXXV.)

CANAL DE L'OURCQ. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal, destiné à faire venir à Paris les eaux de la rivière d'Ourcq, est de dérivation. Son point de prise d'eau est à Mareuil, département de l'Oise; de là il passe à Lisy, Congis, Meaux, Trilbardou, Claie, Sevran; il traverse la forêt de Bondy, Pantin, et s'arrête à la Villette, après un développement de 93 922^{m}. Il recevra, sur son passage, les eaux de la Grinette ou Collinance, de la Gergogne, de la Thérouenne, des fontaines de Grégy, du Rutel, de la Beuvronne, de l'Arneuse et du Mory. La largeur du canal sera au fond de 3^{m},50, et à la superficie de 8^{m}; sa profondeur d'eau sera de 1^{m},50; sa pente, qui est de 10^{m},14, sera répartie sur toute sa longueur, et ne sera rachetée par aucune écluse. Six pertuis à poutrelles serviront au besoin de batardeaux ou de barrages dans le canal.

Le principal objet du canal de l'Ourcq est d'alimenter le canal de la Seine à la Seine, et d'amener les eaux nécessaires aux besoins et à l'embellissement de Paris : un autre but du canal est d'ouvrir une navigation pour le transport des bois de la forêt de Vil-

les-Cotterets, des blés et des légumes des pays environnants ; mais cette navigation ne sera qu'un objet secondaire et subordonné à la distribution des eaux dans Paris. On n'admettra, sur le canal de l'Ourcq, que des bateaux d'une largeur de 2m,50 au plus.

La dépense de ce canal avait été estimée, dans l'origine, à 19 000 000 fr. ; mais elle s'élèvera à environ 24 000 000 fr., d'après les calculs insérés au rapport si remarquable que M. Tarbé, inspecteur-général des ponts-et-chaussées, a présenté en 1816, au nom d'une commission d'ingénieurs, sur la situation de cette grande entreprise, ainsi que sur les moyens de l'amener promptement à fin.

Le canal de l'Ourcq, dont l'achèvement a été confié à MM. de Saint-Didier et Vassal, par une loi du 20 mai 1818, devait, aux termes du traité passé avec eux, être livré à la navigation au premier janvier 1823. (1)

La distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans Paris aura lieu par un aquéduc d'une profondeur

(1) Tous les travaux du canal sont terminés à l'exception de la prise d'eau de l'Ourcq ; et l'introduction des eaux de cette rivière dans le canal, aurait eu lieu depuis long-temps, sans la contestation survenue entre Monseigneur le duc d'Orléans et la ville de Paris, sur la question de savoir si la ville de Paris pourra disposer, pour le canal, de la totalité ou seulement d'une partie des eaux de la rivière d'Ourcq.

d'eau de 1^{m},60, qui partira du bassin de la Villette, pour envelopper à droite et à gauche le quartier nord de Paris, et ira, par des conduits souterrains, fournir les fontaines et châteaux-d'eau du quartier méridional. Dans cet aquéduc, dit de ceinture, s'embranchent les galeries souterraines de Saint-Laurent, des Martyrs, de Mouceaux, et la conduite de la rue Blanche, qui seront en quelque sorte les artères du système de distribution, et d'où partiront les tuyaux secondaires destinés à alimenter les fontaines, les maisons royales, les services publics et les concessions particulières. La dépense totale de ce système de distribution est évaluée à environ 20 000 000 fr. Il y a déjà pour plus de 7 000 000 fr. de travaux exécutés. (211—XXXVI.)

CANAL DE LA PEYRADE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, situé dans le département de l'Hérault, a 3 000^{m} de longueur. Il a été établi dans l'intérêt du port de Cette; il s'embranche au canal des Étangs, près du pont de la Peyrade, et va aboutir à celui de Cette.

Le canal de la Peyrade est creusé dans la plage qui sépare l'étang de Thau de la mer, et il borde la route de Montpellier à Cette. Il fait partie de la concession du canal des Étangs. *V.* ce dernier canal. (421—XXVI.)

CANAL DE LA PLANCHE-COULON. (*Bassin de la Seine.*) Canal de flottage d'une étendue de 1 190^{m}, et situé dans le département de la Marne. Il s'em-

branche sur la Chée, à 2 450^{m} au-dessous du moulin d'Alliancelles, et se réunit à l'Ornain, entre Sermaise et Pargny. Le flottage se fait en trains sur ce canal. (199.)

CANAL DE PRÉAVEN. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal, situé dans le département du Nord, a 1 948^{m} de longueur sur une largeur de 8^{m}, et une profondeur de 1^{m},40. La différence de niveau est de 1^{m},45, et est rachetée par une écluse de 3^{m},90 de largeur. Il commence à la Motte-aux-Bois, à la jonction des canaux de la Nieppe et d'Hazebrouck, et établit une communication entre ces deux canaux et celui de la Bourre, auquel il se réunit au-dessus et près de l'écluse dite du Grand-Dam. (78—III.)

CANAL DE LA RADELLE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, dans son état actuel, ne peut être considéré que comme une grande robine dirigée d'Aigues-Mortes sur l'étang de Mauguio. Il est le prolongement du canal de Beaucaire, et a pour objet de faire communiquer ce dernier canal à celui des Étangs.

Le canal de la Radelle est de niveau; sa longueur est de 11 239^{m}; il a une profondeur d'eau de 1^{m}, et s'étend sur le territoire des départemens du Gard et de l'Hérault.

Le redressement de ce canal fait partie des obligations auxquelles la compagnie du canal de Beaucaire est assujettie par son traité. Le gouvernement vient d'arrêter définitivement la direction que devra suivre le nouveau canal, et au moyen de laquelle il

débouchera dans le canal latéral à l'étang de Mauguio. (414—XVIII.)

CANAL DE RÉCHICOURT. (*Bassin du Rhin.*) Ce canal a son origine dans l'étang de Réchicourt, et se jette dans celui de la Garde, au port du petit Paris, département de la Meurthe. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 6 500ᵐ. Il sert au transport des bois destinés à l'exploitation de la saline de Moyenvic. Ces bois sont transportés par voitures sur 5 000 à 6 000ᵐ de longueur, depuis le petit Paris jusqu'à l'étang d'Ommercy, où le flottage recommence par le canal de Moyenvic. *V.* ce dernier canal. (47.)

CANAL DE REVIGNY. (*Bassin de la Seine.*) Canal de flottage qui s'embranche sur l'Ornain, à 2 000ᵐ environ au-dessus de Revigny, et qui se réunit à la rivière de Chée, au-dessus d'Alliancelles. Il traverse une partie du département de la Meuse, et une partie de celui de la Marne. Il est flottable en trains sur toute son étendue, qui est de 12 600ᵐ. (201.)

CANAL DU RHONE AU RHIN, *v.* CANAL MONSIEUR.

CANAL DE RIVE-DE-GIER A GIVORS. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, commencé en 1761 par le sieur Zacharie, en vertu des lettres-patentes du 6 septembre de la même année, ne fut terminé qu'en 1781. La jouissance de ce canal n'avait d'abord été accordée à l'entrepreneur que pour quarante ans;

mais le terme de la concession fut successivement porté à 60 et à 99 ans : enfin la concession fut déclarée perpétuelle par lettres-patentes du mois de décembre 1788, enregistrées le 5 septembre 1789.

La navigation de ce canal est assurée au moyen d'un vaste réservoir alimenté par le ruisseau de Couzon. Le canal a une longueur de 16 177^{m}, qui s'étend sur les départemens de la Loire et du Rhône; sa pente est de 82^{m},67, et est rachetée par vingt-huit écluses d'une largeur de 4^{m},50, et d'une longueur de 27^{m},60 entre les buses. La largeur du canal est, à la surface de l'eau, de 11^{m},70; la profondeur d'eau est de 1^{m},30.

Les dépenses faites pour la construction de ce canal, depuis le commencement des travaux jusqu'à leur achèvement, en 1781, sont portées par les concessionnaires, à la somme de six millions; mais, d'après des renseignemens sur l'exactitude desquels on a lieu de compter, il paraît que ce canal a coûté beaucoup moins. Son produit est annuellement d'environ 850 000 fr.

Le canal de Givors longe la rivière de Gier depuis Rive-de-Gier jusqu'au Rhône, un peu au-dessus de Givors. Une gare superbe sur la rive droite du Rhône; un beau bassin à Rive-de-Gier, pour les embarcations; de beaux bâtimens pour l'administration du canal, des magasins et entrepôts spacieux, des murs de soutenement, sur 2 000^{m} de longueur environ, pour soutenir le canal contre les rochers,

CANAL DE SAINT-DENIS. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal, qui est une des branches de celui de la Seine à la Seine, a sa prise d'eau au bassin de la Villette, et débouche dans la Seine, au-dessous de Saint-Denis, département de la Seine. Sa longueur est de 6 600m; sa pente est de 28m,14, et est rachetée par douze sas éclusés de 7m,80 de largeur; la longueur de chacun des sas est de 38m. La largeur du fond du canal est de 12m,20; et celle de la superficie de 20m. La hauteur d'eau est de 2m.

Le canal de Saint-Denis a été commencé par le gouvernement, et son achèvement a été confié à MM. de Saint-Didier et Vassal, par la loi du 20 mai 1818. Les travaux qui, aux termes du traité passé avec eux, devaient être terminés pour le premier janvier 1823, l'ont été beaucoup plus tôt, et la navigation a été ouverte sur ce canal le 13 mai 1821. (210—XXXVI.)

CANAL DE SAINT-MARTIN. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal est une des branches de celui de la Seine à la Seine; il aura sa prise d'eau au bassin de la Villette et débouchera dans la Seine à l'extrémité des fossés de l'Arsenal. Une première direction avait été approuvée par un décret du 27 juillet 1808; mais une partie de ce tracé a été modifiée par ordonnance du Roi du 15 août 1821.

La longueur totale du canal sera de 4632m, y compris le développement des fossés de l'Arsenal, qui est de 740m. La largeur du canal sera de 27m

à la superficie; les quais qui le borderont auront chacun une largeur de 16^{m},50. La pente totale du canal entre ses deux points extrêmes est de 25^{m}20; neuf sas éclusés seront construits pour racheter cette pente; ils auront une chute uniforme de 2^{m},80; leur largeur est fixée à 7^{m},80 et leur longueur sera de 58^{m}. La hauteur d'eau du canal sera de 2^{m}.

Sur la rive droite du canal, entre les rues Grange-aux-Belles et du faubourg du Temple, il sera formé une place publique pour le dépôt des marchandises à embarquer ou à débarquer. Cette place aura 350^{m} de longueur et 150^{m} de largeur, non compris l'emplacement du quai.

Deux passerelles, trois ponts fixes et sept ponts tournans à double volée, seront construits pour établir les communications que le canal doit intercepter.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour sur le canal de Saint-Martin s'élèvent à environ 604 000 fr. La compagnie concessionnaire des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis s'est engagée à terminer celui de Saint-Martin, pour la somme de 5 470 000 fr., non compris les indemnités à allouer pour l'acquisition des propriétés qui se trouvent dans l'emplacement du canal. Le paiement de ces indemnités reste à la charge de la ville de Paris. Le traité qui a été passé à cet égard le 12 novembre 1821, en vertu de la loi du 5 août précédent, a été approuvé par une ordonnance du Roi du 11 décembre de la même année. Aux termes de ce traité, le canal

doit être entièrement achevé pour le premier janvier 1826. (209 — XXXVIII.)

CANAL DE SAINT-MAUR. (*Bassin de la Seine.*) Ce canal coupe la côte qui sépare les deux bassins que forme la Marne auprès de Saint-Maur, département de la Seine; il fera éviter aux bateaux le coude que la rivière fait en cet endroit, et il assurera en tout temps une bonne navigation.

Le canal de Saint-Maur est formé d'un seul alignement et se compose de deux parties distinctes: l'une souterraine, dont la longueur est de 600m environ; et l'autre à ciel ouvert, dont la longueur est de 500m.

La prise d'eau est dans la Marne, à 240m au-dessous du pont de Saint-Maur, et le canal aboutit à 150m environ du bras de la Marne dit *bras des Corbeaux;* la profondeur d'eau variera de 1m,50 à 4,50. La pente du canal est de 3m,50 et sera rachetée par un sas éclusé de 7m,50 de largeur et de 80m de longueur. Indépendamment de cette écluse, il y a à l'entrée du canal une tête d'écluse qui forme porte de garde et qui a une largeur de 8m; cette largeur est celle de la ligne d'eau dans le souterrain. Le canal, dans toute la partie à ciel ouvert, forme une gare qui présente une largeur de 28m,50 au fond et une ouverture en gueule de 37m,50.

Le canal de Saint-Maur, commencé en 1809 en exécution d'un décret du 29 mars de la même an

née, pourra être livré à la navigation dans le courant de l'année 1824. Son exécution aura coûté environ 2 764 000 fr.

Une loi du 17 avril 1822 a autorisé le Gouvernement à concéder (1) les eaux qui ne seront pas nécessaires au service de la navigation du canal. La chute que présentent ces eaux formera un moteur bien précieux pour l'établissement de nombreuses usines. (208.)

CANAL DE SAINT-MICHEL. (*Bassin de l'Escaut.*) Ce canal a été ouvert en 1686 pour établir une communication entre la Scarpe et les fossés de la ville d'Arras. *V.* la rivière de Scarpe. (68.)

CANAL DE SAINT-OMER A AIRE, *v.* Canal du Neuf-Fossé.

CANAL DE SAINT-OMER A CALAIS, *v.* Canal de Calais a Saint-Omer.

CANAL DE SAINT-PIERRE (*Bassin de la Gironde.*) Ce canal, commencé en 1768 et terminé en 1778, a 1 430^{m} de longueur, depuis 150^{m} en amont de la chaussée du Bazacle à Toulouse, jusqu'à sa jonction avec le canal du Midi à 263^{m} en amont de l'écluse dite de *Garonne*, par laquelle ce dernier canal débouche dans la Garonne. Il a une largeur de 10^{m} au fond et de 18^{m} à la

---

(1) Cette concession a été adjugée à M. Dageville moyennant la somme de 655 200 fr., et elle a été approuvée par ordonnance du Roi, du 14 août 1822.

ligne d'eau; il a une profondeur de 1m,80 au-dessous des banquettes.

Ce petit canal a pour objet de faire communiquer au moyen d'une écluse, la navigation de la partie supérieure de la Garonne avec la partie inférieure au-dessous du moulin du Bazaclé.

Le canal de Saint-Pierre est une dépendance du canal du Midi. (332—XXXI.)

CANAL DE SAINT-QUENTIN. (*Bassins de l'Escaut et de la Seine.*) Ce canal joint l'Escaut à l'Oise et fait partie de la grande et importante ligne de navigation qui unit le Nord au Midi de la France.

Lorsqu'en 1727 on s'occupa de la construction du canal de Crozat, qui devait réunir l'Oise à la Somme, entre Saint-Quentin et Chauny, on sentit quelle importance acquerrait cette communication nouvelle si l'on pouvait lui ouvrir un débouché dans l'Escaut. L'ingénieur militaire Devic démontra la possibilité de cette prolongation, et soumit au Gouvernement un projet pour l'exécution d'un canal entre Saint-Quentin et Cambrai. Ne pouvant pas établir de point de partage sur le plateau aride qui sépare les sources de la Somme et de l'Escaut, l'auteur de ce projet conçut l'idée ingénieuse et hardie de traverser ce plateau par un canal souterrain; mais prévoyant en même temps les difficultés qui devaient résulter d'une percée souterraine, il rechercha les moyens d'en réduire l'étendue en profitant d'un vallon qui permet

sait de traverser le plateau par un canal à ciel ouvert d'environ 7 000^{m} entre deux galeries souterraines d'une longueur, l'une de 1 400^{m}, et l'autre de 6 900^{m}.

Ce projet présentait des difficultés et des dépenses dont on s'effraya; le canal et son auteur furent oubliés. On ne travailla qu'au canal de Crozat, qui fut livré à la navigation en 1735.

En 1766 et 1767 le Gouvernement s'occupa de nouveau du projet de jonction de la Somme à l'Escaut. M. Laurent présenta alors un projet qui différait peu de celui de M. Devic, excepté pour la partie située entre le Tronquoy et Vandhuile, où se trouve le plateau qui sépare les deux rivières. Il proposa de percer le plateau dans toute son étendue par une galerie souterraine de 13 772^{m}, sur un seul alignement.

Ce projet étonna par sa nouveauté et sa hardiesse; il fut accueilli, et un arrêt du Conseil du 24 février 1769, chargea son auteur d'en diriger l'exécution. Les travaux furent poussés avec activité jusqu'en 1773, époque de la mort de M. Laurent. Ils furent continués par son neveu, M. Laurent de Lyonne, et déjà l'on y avait dépensé un million, lorsque des doutes répandus sur le succès de l'entreprise déterminèrent le Gouvernement à en ordonner la suspension et à renvoyer l'examen du projet à l'Académie des sciences.

Les Académiciens d'Alembert, Condorcet et Bossu

proposèrent en 1776, d'abandonner le canal Laurent et d'en ouvrir un autre qui aurait joint l'Oise à la Sambre ; on aurait réuni ensuite la Sambre à l'Escaut par la forêt de Mormal et Valenciennes.

Cette affaire resta en suspens jusqu'à l'an 9, époque où elle fut soumise à un nouvel examen. La majorité de l'assemblée des ponts-et-chaussées se prononça pour la continuation du canal Laurent ; mais l'Institut n'hésita pas à déclarer que la direction proposée par l'ingénieur Devic était plus avantageuse.

Un arrêté des consuls du 11 thermidor an 10 (30 juillet 1802) confirma l'avis de l'Institut, et ordonna que le canal de Saint-Quentin à Cambrai serait dirigé par Omissy, le Tronquoy, Bellenglise, Riqueval et Macquincourt.

C'est d'après cette direction que les travaux ont été entrepris ; ils ont été commencés le 26 messidor an 10 (16 juillet 1802), et le canal a été livré à la navigation à la fin de 1810. Les dépenses faites se sont élevées à environ 11 000 000 fr.

Le percement des deux galeries souterraines a éprouvé de grands obstacles, principalement par l'abondance des eaux. Ces difficultés ont été vaincues par des procédés très ingénieux dont l'invention et le succès sont dus à M. Gayant, inspecteur-général des ponts-et-chaussées, qui a dirigé tous les travaux du canal avec autant d'habileté que d'économie.

Le passage du grand souterrain inspirait une telle

crainte aux bateliers de l'Escaut, que le Gouvernement crut devoir accorder une faveur au patron qui osa le franchir le premier. Un décret du 13 décembre 1810 dispensa de tout droit de navigation sur le canal le bateau surnommé *le Grand-Souterrain*, qui fraya la route aux autres.

Ce canal et celui de Crozat sont connus sous le nom de *canal de Saint-Quentin* : il a une longueur totale de 93 380^{m} 70, et se divise en deux parties. La première établit une communication entre Cambrai et Saint-Quentin, et la seconde entre cette dernière ville et Chauny.

La première partie est à point de partage ; il commence au sas éclusé de Lesdin, et se termine à celui du Bosquet ; il comprend les deux souterrains ; celui du Tronquoy, qui a une longueur de 1100^{m}, et celui de Riqueval, dont l'étendue est de 5 677^{m}.

La longueur du bief de partage est de...	20 245^{m}, »
Celle du versant du côté de Saint-Quentin est de..........................	6 600 , »
Et celle du versant du côté de Cambrai est de	24 984 ,20
Total......	51 829 ,20.

La pente du premier de ces versans est de 10^{m},12, et est rachetée par cinq sas éclusés ; celle du deuxième versant est de 37^{m},30, et est rachetée par dix-sept sas éclusés.

La largeur des sas éclusés de cette première partie est de 5^{m},20, et leur longueur est de 38^{m},60 d'un chardonnet à l'autre.

Le bief de partage de ce canal est alimenté par les eaux de l'Escaut, qui y entrent immédiatement au-dessus du sas éclusé du Bosquet. Les eaux de la Somme servent aussi à alimenter ce canal ; elles y arrivent dans les deux biefs qui suivent celui de partage, au moyen de petits canaux ou rigoles de dérivation. On s'occupe en ce moment de l'exécution d'une rigole qui amènera au bief de partage les eaux du Noirieu et de l'Oise. Cette rigole, qui est destinée à faire partie du canal de la Sambre, aura, jusqu'au Noirieu, une longueur de 21 675^{m}, dont une portion en galerie souterraine de 6 472^{m}.

Le bief de partage de cette première partie du canal de Saint-Quentin traverse, un peu au-dessous de Bellenglise, la vallée de l'Omignon. Un bassin a été construit dans cette partie, comme devant être un jour le point d'arrivée d'une branche de jonction du canal du duc d'Angoulême avec celui de Saint-Quentin.

Ce canal de jonction, qu'on pourrait nommer le *canal de l'Omignon*, aurait son embouchure dans celui du duc d'Angoulême, un peu au-dessus de Péronne. Les houilles et toutes les marchandises venant de la Flandre, qui seraient destinées pour Péronne, Amiens, Abbeville et Saint-Valery, obtiendraient, en prenant cette direction, une diminution assez considérable sur les frais de transport. La longueur de ce canal serait d'environ 27 000^{m}, tandis que, en passant par le canal de Saint-Quentin

et par celui du duc d'Angoulême pour arriver au même point, il faut parcourir 55 000^{m}; d'où il résulte que le nouveau canal abrégerait la distance de 28 000^{m}, ou environ sept lieues. Le projet de ce canal a été fait par aperçu; il exige la construction de treize sas éclusés, et l'on pense qu'il pourrait s'exécuter pour 1 200 000 fr. En n'y appliquant qu'un droit modéré, il produirait un revenu qui offrirait un fort intérêt de la dépense de sa construction.

La deuxième partie du canal de Saint-Quentin, celle de Saint-Quentin à Chauny, forme le canal anciennement dit *de Crozat*: elle est de dérivation et offre un développement de 41 551^{m},50. La pente, qui est de 31^{m},07, est rachetée par treize sas éclusés, d'une largeur de 6^{m},50, et d'une longueur de 38^{m},98 d'un chardonnet à l'autre.

A 10 051^{m} au-dessus de Chauny, s'embranche un petit canal de 5 800^{m} de longueur, qui se dirige sur La Fère.

Une ordonnance du Roi, du 19 septembre 1819, a approuvé le projet de canalisation de l'Oise, entre Chauny et Sempigny. Ce projet consiste,

1°. Dans l'ouverture d'un nouveau bief de Chauny à Manicamp, formant le prolongement du canal Crozat, sur une longueur de 4 851^{m}, et terminé par un sas éclusé (1);

(1) Ce nouveau bief a été livré à la navigation le 21 octobre 1822.

2°. Dans l'ouverture d'un nouveau lit à donner à l'Oise, au droit des bois de Varennes et de l'Évêque, sur une longueur de 3 470^{m}.

Ces différens travaux, terminés par le barrage éclusé de Sempigny et le sas éclusé correspondant, précédemment exécutés, offriront à la navigation la même facilité qu'elle obtiendrait d'un canal latéral.

La profondeur d'eau sur les deux parties du canal de Saint-Quentin est de 1^{m},65. La navigation est interrompue chaque année, du 15 août au 15 octobre, pour faciliter l'exécution des ouvrages d'entretien reconnus nécessaires.

Les marchandises au transport desquelles sert ce canal, consistent en cendres d'engrais, charbons de terre, vins, grains, fourrages, etc., etc. (63, 213—XXXIX.)

CANAL DE SAINT-VALERY, *v.* CANAL D'ABBEVILLE A SAINT-VALERY.

CANAL DE SAINTE-LUCIE. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, commencé en l'an 6, et livré à la navigation en 1810, est une prolongation du canal et de la Robine de Narbonne, et remplace, par une communication sûre et prompte, celle qui existait déjà au moyen des étangs entre la Robine et le port de la Nouvelle. Il commence à l'embouchure du canal de la Robine dans les étangs, près la métairie de Sainte-Lucie, contourne l'île du même nom jusqu'au-delà de sa pointe orientale, traverse la plage et aboutit

au chenal de la Nouvelle, vis-à-vis le bureau des douanes. Il a une longueur de 5 845ᵐ, sur une largeur de 9ᵐ,75 au fond, et de 17ᵐ,54 à la superficie; il a une profondeur de 3ᵐ,25 au-dessous des banquettes.

Le canal de Sainte-Lucie est de niveau sur toute sa longueur; il est une dépendance du canal du Midi, et appartient à la même compagnie. (425 —XXXI.)

CANAL DES SALINES DE L'EST ou DE DIEUZE A LA SARRE. (*Bassin du Rhin.*)

Le point de partage de ce canal est situé à Cutting et a une étendue de....................	2 385ᵐ
Le versant du côté de Dieuze offre un développement de..................................	10 455
Et celui du côté de la Sarre a une longueur de	23 600
Total de la longueur du canal...	36 440.

La pente du premier versant est de 25ᵐ,50, et celle du second, de 23ᵐ,25. Il y aura, de chaque côté, huit sas éclusés d'une largeur de 4ᵐ,10; leur longueur est fixée à 20ᵐ.

Indépendamment de l'ouverture de ce canal situé dans le département de la Meurthe, la rivière de Sarre sera rendue navigable depuis Sarralbe, lieu où débouche le canal, jusqu'à Sarrebruck, un peu au-delà de la frontière, sur un développement de 44000ᵐ. La pente de la rivière, qui est de 23ᵐ,25, entre ces deux points, sera rachetée par la con-

struction de quatorze sas éclusés, qui auront les mêmes dimensions que ceux du canal.

Tous ces travaux sont évalués ensemble à 3.200 000f. La régie des salines de l'Est doit fournir la moitié de la dépense, aux termes du bail qui lui a été passé le 15 avril 1806.

Les ouvrages de ce canal, qui sont environ au tiers de leur exécution, sont suspendus depuis l'année 1814.

Ce canal est destiné à offrir à la régie des salines de l'Est des moyens de transport et d'exploitation plus économiques, en même temps qu'il assurera au pays un débouché précieux pour ses différens produits.

On s'occupe en ce moment de l'étude d'un projet qui aura pour objet le prolongement du canal des Salines jusqu'à Metz, en passant par la vallée de la Seille. (52.)

CANAL DE LA SAMBRE AU CANAL DE SAINT-QUENTIN. — (*Bassins de la Meuse et de la Seine*.) Une ordonnance du Roi du 27 juillet 1821 a prescrit l'ouverture de ce canal, qui est destiné à établir une communication entre le canal de Saint-Quentin et Charleroi.

Le bief de partage de ce canal sera établi dans les marais d'Olzi, et aura une longueur de 26 888m entre la rencontre de la Sambre à environ 1088m de la maison Lebrun vers Renaud-la-Folie et la première écluse placée à 523m,40 de l'extrémité méri-

dionale du bois du Gard. Il sera alimenté par les eaux de la Sambre, par celles de la grande et de la petite Helpe, ainsi que par celles de quelques petits ruisseaux.

La branche descendante du côté de Maubeuge et Charleroi n'est jusqu'à présent que la rivière de Sambre rendue navigable au moyen de sas éclusés et d'écluses simples. Ces sas et écluses ont besoin de grandes améliorations pour que la navigation de cette branche soit parfaite. Néanmoins l'ordonnance du Roi n'a eu pour objet que l'ouverture du bief de partage et de la branche descendante vers le canal de Saint-Quentin.

Une partie des eaux de la rivière d'Oise sera, si besoin est, dérivée à Vadencourt pour alimenter ce canal.

La longueur totale du canal de la Sambre, depuis sa prise d'eau dans la Sambre jusqu'à sa jonction avec celui de Saint-Quentin à l'extrémité du petit souterrain, sera de 61 354^{m} : la pente qui existe entre ces deux points nécessitera la construction de vingt-deux sas éclusés.

La ligne de ce canal traversera la montagne qui sépare la vallée de l'Oise de celle de la Somme ; ce qui exigera le percement d'un souterrain sur une longueur de 6 172^{m}.

La dépense totale, à laquelle donnera lieu la confection du canal, a été évaluée à la somme de six millions.

La communication que ce canal doit établir est d'une grande importance ; elle facilitera l'exportation de nos vins de Bourgogne, de Champagne, de l'Orléanais, des bords de la Loire, ainsi que des eaux-de-vie des départemens méridionaux. Elle nous procurera en échange, 1° les charbons de terre de Charleroi, qui sont d'excellente qualité ; 2° les plombs et les fers des environs de Namur ; 3° les marbres et pierres qui s'exploitent dans les pays d'entre Sambre et Meuse.

Indépendamment des avantages qui résulteront pour le commerce, de l'ouverture de ce nouveau canal, il en présente encore un bien grand ; c'est d'assurer au canal de Saint-Quentin la quantité d'eau qui sera nécessaire pour y entretenir la navigation la plus active.

Les travaux de ce canal ont été entamés vers la fin de l'année 1821 : on a commencé par le percement du souterrain. (61, 214.)

CANAL DE SEDAN. (*Bassin de la Meuse.*) Ce canal est une coupure, qui établit une communication entre la haute et basse-Meuse, et qui passe dans les fossés de la place de Sedan, département des Ardennes. Il se compose d'une écluse de garde en tête, de 6^{m},49 de largeur ; ensuite, d'un bout de canal de 576^{m},59 de longueur, au milieu duquel se trouve un petit port ; enfin, d'une écluse à sas joignant presque immédiatement la rivière. Cette dernière écluse a une chute de 1^{m},41.

Ce canal, commencé en 1789, avait été suspendu en 1792 par l'effet de la Révolution. Les travaux ont été repris en 1806, en exécution d'un arrêté du Gouvernement du 21 thermidor an 11 (9 août 1803), et ils ont été terminés à la fin de 1810. (56.)

CANAL DE LA SEINE A LA SEINE. (*Bassin de la Seine.*) Le bassin de la Villette, alimenté par le canal de l'Ourcq, sert de point de partage au canal de la Seine à la Seine. Ce canal se compose de deux branches, dont l'une, appelée Canal de Saint-Denis, est déjà exécutée, et va se jeter dans la Seine au-dessous de Saint-Denis; l'autre, appelée Canal de Saint-Martin, aboutira dans les fossés de l'Arsenal destinés à servir de port ou de gare.

Le but du canal de la Seine à la Seine est de faire éviter aux bateaux la navigation lente et dangereuse de Saint-Denis à Paris, ainsi que le passage des ponts de Paris. Les dimensions du canal sont telles, qu'il pourra recevoir tous les bateaux qui fréquentent la Seine.

Voir les canaux de SAINT-DENIS et de SAINT-MARTIN.

CANAL DE LA SENSÉE. (*Bassin de l'Escaut.*) Il est situé dans le département du Nord, et fait communiquer la Scarpe à l'Escaut, en passant près de Courchelettes, à Aubenchœul, Fressies, Hesse-Lenglet, Estrun et Paillencourt. Sa longueur totale est de 26 700^{m}.

Le point de partage est à Arleux, et a une étendue

de 12 427^m. Le versant, du côté de la Scarpe, présente un développement de 4 500^m et a une pente de 6^m,20, rachetée par deux sas éclusés. Le versant, du côté de l'Escaut, a une longueur de 9 773^m; sa pente est de 1^m,50, et est rachetée par un sas éclusé.

La largeur des sas éclusés est de 5^m,20; leur longueur est de 41^m,50; et la profondeur d'eau, de 2^m.

L'ouverture du canal de la Sensée abrège d'environ 63 000^m la grande communication fluviale de Dunkerque à Lille et Paris, et elle fait éviter les obstacles que présentait la navigation de la Scarpe.

On doit la première idée de ce canal au maréchal de Vauban, qui, en 1690, fit couper le seuil qui séparait le bassin des deux rivières de Scarpe et d'Escaut.

Une loi du 13 mai 1818 a accepté l'offre faite par M. Honnorez, d'exécuter le canal et quelques ouvrages accessoires, dont la dépense était évaluée à la somme de 1 750 000 fr., moyennant l'abandon du droit de navigation pendant quatre-vingt-dix-neuf ans. Le concessionnaire avait un délai de quatre années pour la confection de ses travaux, et cependant il est parvenu à livrer le canal à la navigation dès le 15 novembre 1820. (64, 69 — XL.)

CANAL DE SILVÉRÉAL. (*Bassin du Rhône.*) Ce canal, situé dans le département du Gard, s'embranche à la panne de Peccais sur celui du Bourgidou, et occupe une partie d'un ancien bras du Rhône appelé Rhône-Mort. Il a une longueur de 8 592^m,

L'écluse de Silvéréal, la seule qui existe sur ce canal, a une largeur de 7m environ.

Ce canal fait partie de la concession du canal de Beaucaire, et il établit la même communication que ce dernier canal; mais il est beaucoup moins fréquenté à cause des obstacles que fait éprouver la remonte du Rhône.

La compagnie était assujettie par son traité à recreuser le canal de Silvéréal sur sa largeur primitive et jusqu'à 1m50 au moins de profondeur. Ces travaux, dont la compagnie ne s'était pas occupée jusqu'à ce jour, viennent d'être exécutés. (411—XVIII.)

CANAL DE LA SOMME, *v.* Canal du duc d'Angoulême.

CANAL DE VAUBAN ou DE NEUF-BRISACH. (*Bassin du Rhin.*) Ce canal a été ouvert lors de la construction de la place de Neuf-Brisach, pour faciliter les transports des matériaux que l'on tirait de la partie opposée des montagnes des Vosges; il traversait la rivière d'Ill près de Niderherkeim sur un pont aquéduc en bois, et se terminait à Ruffack où se faisaient les chargemens. Depuis long-temps le pont-aquéduc et la partie du canal entre l'Ill et les Vosges, sont détruits sans laisser aucune trace utile de leur ancienne existence.

Dans son état actuel, le canal de Vauban est alimenté par les eaux de la rivière d'Ill. Il a sa prise d'eau au déversoir de Modenheim, sous Mulhausen, et se termine dans les ouvrages de la place de Neuf-

Brisach, département du Haut-Rhin, après un dé veloppement de 38 619^{m}, savoir;

Première partie dîte Quatelbach, depuis la prise d'eau jusqu'à l'écluse de décharge construite près d'Ensisheim....................	17 000^{m}
Deuxième partie, depuis Ensisheim jusqu'au-dessous d'Oberhergheim....................	11 680
Troisième partie, depuis ce dernier point jusqu'au rayon kilométrique de la place de Neuf-Brisach....................	9 939
Total...	38 619

Ce canal ne peut plus être considéré, ainsi qu' l'a été jusqu'à présent, comme un simple moye de nettoyer les cunettes des fossés de Neuf-Brisach et de procurer l'eau nécessaire au service de la ca valerie en garnison dans cette place; il est en outr destiné à alimenter la partie inférieure du can Monsieur, comprise entre Neuf-Brisach et Marckol heim, et qui est généralement ouverte dans un ter rain de gravier extrêmement perméable. (19.)

CÈRE. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui pren sa source près de Saint-Jacques-des-Blats, départe ment du Cantal, et se jette dans la Dordogne au dessous du village de Girac, département du Lo Elle est flottable depuis Laval de Cère sur une éten due de 26 790^{m}.

On fait flotter sur cette rivière, à bûches perdue une assez grande quantité de merrain provenant de environs de la Roquebrou.

Il existe sur la Cère sept moulins ou pêcheries, dont les vannes destinées au flottage sont dans le plus mauvais état. (351.)

CHACROT. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source au-dessus de Chatain dans le département de la Creuse, et qui se jette dans la Tardes à 5 000[m] au-dessous de Chambon, sur la limite des départemens de la Creuse et de l'Allier.

Le Chacrot commence à être flottable à bûches perdues au-dessous du bois de Saint-Pardoux, et l'étendue du flottage, qui d'ailleurs est peu important, est de 8 500[m]. (277.)

CHALAUX. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source dans la commune de Planchey, et se jette dans la rivière de Cure à 5 900[m] au-dessous du village de Chalaux.

Le Chalaux est flottable à bûches perdues, depuis l'embouchure du ruisseau qu'il reçoit à gauche au-dessus de Cuson jusqu'à sa jonction avec la Cure, sur une étendue de 27 100[m]. Il fournit par an environ 11 750 stères de bois. Le flottage s'y fait très difficilement, tant à cause des rochers qui obstruent une partie de son lit, qu'à cause des divers barrages établis par les propriétaires riverains pour l'arrosement de leurs prés. (164.)

CHARENTE. (*Bassin de la Charente.*) Cette rivière prend sa source à Cheronnac, dans le département de la Haute-Vienne. Elle commence à être flottable à Civray, département de la Vienne,

et navigable à Montignac, département de la Charente. Elle se jette dans l'Océan vis-à-vis la rade de l'Ile-d'Aix, département de la Charente-Inférieure.

La longueur de la partie flottable est de.... 96 000^{m}.
Et celle de la partie navigable est de...... 191 000.

Entre Rochefort et la mer, la navigation est exclusivement maritime. La marée se fait sentir jusqu'à 4 500^{m} au-dessus de Saintes.

Il existe trois écluses isolées et quarante-deux pertuis depuis Civray jusqu'à Montignac; la largeur des pertuis varie de 2 à 3^{m}. Il y a vingt-quatre écluses entre Montignac et Cognac où est la dernière en descendant; leur largeur est de 6^{m},50.

Les plus petits bateaux qui fréquentent la Charente, portent cinq tonneaux et les plus grands quatre-vingt-dix. Leur tirant d'eau varie de 0^{m},65 à 1^{m},35.

Le commerce se sert de la navigation de la Charente pour exporter des bois de flottage et de construction, du merrain, des cercles, des charbons de bois, des vins et eaux-de-vie, des sels, des pierres de taille, des papiers, de l'artillerie provenant des forges de Ruelle pour la marine. Les objets d'importation consistent en planches, bois de sapin du Nord, chiffons pour les papeteries, foins, engrais et denrées coloniales.

Les principales villes arrosées par la Charente, sont Mansle, Angoulême, Jarnac, Cognac, Saintes, Saint-Savinien et Rochefort. (322 — II.)

CHATILLON. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau qui prend sa source dans la forêt de Domêvre, département de la Meurthe, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Vezouze, près de Cirey.

Le flottage sur ce ruisseau commence, au moyen de retenues d'eau, à 2 400^m au-dessous de sa source; il a lieu jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 11 400^m.

On flotte annuellement sur ce ruisseau de 2 000 à 4 000 stères de bois, à bûches perdues; 100 000 planches et 1 000 pieds de grands bois, par trains. Ces différens bois proviennent des forêts royales de Domêvre et d'autres forêts particulières.

Il existe sur ce ruisseau quatre moulins dont les pertuis de flottage ont une largeur de de 2^m,27. (42.)

CHAVANON. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui prend sa source dans la partie occidentale du département du Puy-de-Dôme, et se jette dans la Dordogne au-dessous de Bort, département de la Corrèze. Elle est flottable à bûches perdues depuis le pont de Chavanon jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 12 000^m. (346.)

CHÉE. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source à Seigneulles et se jette dans la Saulx au-dessus de Vitry-le-Bruslé. Elle traverse une petite partie du département de la Meuse et une partie de celui de la Marne; elle n'est flottable que dans ce dernier département.

Le flottage se fait en trains; il commence au point où vient aboutir le canal de Revigny et il cesse, après un développement de 5370^{m}, un peu au-dessous de Villers-le-Sec, point où s'embranche un petit canal de dérivation de la Chée dans l'Ornain. *V.* CANAL DE LA PLANCHE-COULON. (200.)

CHER. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière prend sa source au-dessus d'Auzance près de Marinchal, département de la Creuze : elle commence à être flottable dans le même département à Chambonchard, et navigable à Vierzon, département du Cher; enfin elle se jette dans la Loire vis-à-vis de Saint-Mars, au lieu dit *Bec-du-Cher*, département d'Indre-et-Loire.

Les principaux lieux arrosés par le Cher, sont Montluçon, Saint-Amand, Châteauneuf, Saint-Florent, Vierzon, Menetous, Selles, Saint-Aignan, Montrichard, Bléré, Verets, Saint-Sauveur et Savonière.

La longueur de la partie flottable est de.... 179 000^{m}
Celle de la partie navigable est de......... 158 700.

Il existe sur le cours du Cher vingt-neuf pertuis ou portes marinières, dont la largeur varie de 7 à 8^{m}.

Lorsque le canal du duc de Berry sera exécuté, la navigation du Cher remontera jusqu'à Montluçon, département de l'Allier. *V.* CANAL DU DUC DE BERRY. (275—VI.)

CHER. (*Bassin de la Vilaine.*) Petite rivière qui

prend sa source auprès de Châteaubriant, département de la Loire-Inférieure, et se jette dans la Vilaine un peu au-dessous de Langon, département d'Ille-et-Vilaine. Elle sert au transport des ardoises dont la carrière se trouve à 5 000m au-dessus de son embouchure. (257.)

CHÈVRE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à la fontaine de Varry et se jette dans la rivière de Sozay, entre les moulins de Tracy et de Corvol.

Le flottage a lieu sur ce ruisseau à bûches perdues; il commence devant la tuilerie de Chizy et continue jusqu'à la jonction de la Sozay, sur un développement de 10 700m. (158.)

CHIERS. (*Bassin de la Meuse.*) Cette rivière prend sa source dans le duché de Luxembourg, à 7 000m environ de la frontière de France : elle entre près du village de Long-la-Ville dans le département de la Moselle qu'elle traverse sur 30 000m de longueur, dans la direction du nord-ouest, en passant à Longwi et à Longuion; se courbant ensuite vers le sud-ouest, elle parcourt le département de la Meuse, coule au pied de la ville de Montmédy, et, après s'être dirigée dans le département des Ardennes, par Laferté, Carignan et Douzy, elle se jette dans la Meuse presqu'en face du village de Remilly, à 5 000m de Sedan.

Le Chiers peut facilement être rendu navigable depuis Montmédy, département de la Meuse, jus-

qu'à son embouchure, sur une étendue d'environ 53 000^m^, dont 37 010^m^ dans le département des Ardennes.

On s'occupe en ce moment de la rédaction du projet des ouvrages qu'il conviendrait d'exécuter pour établir cette navigation. (55.)

CIRON. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source dans la lande de Lubon, département des Landes, et se jette dans la Garonne près de Barsac, département de la Gironde.

Le Ciron est flottable depuis la Trave au-dessus de Villaudrant, département de la Gironde, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 26 000^m^. Il existe sur cette étendue quatre pertuis qui ont une largeur de 3^m^.

Le flottage n'a lieu qu'en trains; il pourrait être prolongé jusqu'à Castelnau, à 24 000^m^ au-dessus de la Trave, en établissant des pertuis à huit moulins existant dans cette partie du Ciron.

Il passe annuellement sur le Ciron au moins 3 000 radeaux de pins, qui forment environ 108 000 stères. Ces bois sont transportés par la Garonne jusqu'à Bordeaux. (344.)

CLAIN. (*Bassin de la Loire.*) Rivière du département de la Vienne, qui a sa source à Yessé, au-dessus de Pressac, et qui se jette dans la Vienne à Cenon.

Cette rivière fut autrefois navigable depuis Poitiers jusqu'à son embouchure, sur une étendue d'en-

viron 29000m, ainsi qu'il résulte d'un procès-verbal de visite du 20 octobre 1609, constatant que les travaux ordonnés par les lettres-patentes du 25 avril 1538, et par l'arrêt du Conseil du 5 juillet 1605, pour établir cette navigation, étaient entièrement exécutés.

On ignore comment un pays, qui avait tant d'intérêt à conserver la navigation du Clain, n'a pas su la maintenir. Le Gouvernement s'occupe en ce moment des moyens de la rétablir. (289—VI.)

COLANCELLE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang Gouffier et se jette dans la rivière d'Yonne, entre le moulin de la Chaise et le pont de Marcilly. Il est flottable à bûches perdues, depuis le pré du batardeau proche de la Colancelle jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 11 445m.

Ce ruisseau a été creusé pour le flottage depuis la Colancelle jusqu'au port Brulé; il tarit en été.

La quantité de bois flottée annuellement sur la Colancelle, varie de 25 500 à 79 000 stères. (146.)

COMBADE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source dans la commune de l'Église-aux-Bois, département de la Corrèze, et qui se jette dans la Vienne à Saint-Denis-les-Murs, département de la Haute-Vienne. Elle est flottable à bûches perdues dans ce dernier département, depuis Sussac jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 20 000m.

On fait flotter annuellement sur cette rivière environ 3 320 stères de bois destinés pour la ville de Limoges.

Il existe sur le cours de la Combade vingt-six digues, dont dix-neuf ont des pertuis pour le flottage et sept n'en ont pas. La largeur des pertuis existant varie de 2m à 2m,66. (280.)

CONEY. (*Bassin du Rhône.*) Rivière qui prend sa source dans le département des Vosges, à l'étang du Voie-de-Coney, sur le territoire des communes de Bellefontaine et Hadol, et qui se jette dans la Saône à Corre, département de la Haute-Saône. Elle est flottable à bûches perdues et en trains.

Le flottage à bûches perdues commence à Uzemain (Vosges) et a une longueur de.........	31 651m
Le flottage en trains commence à Selle (Haute-Saône) et a une longueur de.................	15 000
Total...	46 651.

Il existe sur le Coney sept pertuis destinés au flottage; leur largeur est de 6m à 7m.

Les bois flottés annuellement sur cette rivière s'élèvent à environ 500 milliers de merrain et 10 000 pieds cubes de bois de marine destinés pour Lyon. (384.)

COQUILLE ou AIGNAY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source entre Mortot et Chandarçon, et qui se jette dans le ruisseau de Revinson, près le village

de Tarperon. Il est flottable à bûches perdues, depuis Étalente jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 11 250m ; le flottage éprouve des obstacles par la disette d'eau sur la première lieue seulement.

Il existe sur le cours de la Coquille huit vannes destinées au flottage; leur largeur varie de 1m,70 à 2m,70. (97.)

CORBELIN. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Corbelin, et se jette dans la rivière de Sozay, au-dessous du bourg de la Chapelle Saint-André.

Le flottage à bûches perdues a lieu sur ce ruisseau depuis les usines de Corbelin jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 1380m. Lorsque ces usines ne vont pas, le ruisseau est à sec. (157.)

CORRÈZE. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui prend sa source aux montagnes des Monédières, dans le département auquel elle a donné son nom, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Vezère à Granges de Saint-Pantaléon. Les principaux lieux que traverse cette rivière sont Corrèze, Tulle et Brives-la-Gaillarde.

La Corrèze est flottable à bûches perdues, depuis Bar jusqu'à son embouchure sur une longueur de 60 000m. (354.)

CORVOL. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang

de Corvol, et se jette dans l'Artel, au-dessous d moulin de Saugy, à 1170ᵐ au-dessus de l'embo chure de ce dernier ruisseau dans le Beuvron. Il e flottable à bûches perdues sur tout son cours, q est de 10 200ᵐ. (155.)

COUESNON. (*Bassin du Couesnon.*) Petite r vière qui prend sa source près de Fleurigné, dépa tement d'Ille-et-Vilaine, et qui se jette dans l grèves du mont Saint-Michel, département de Manche. Elle est navigable depuis Antrain jusqu son embouchure, sur une longueur de 16000 Mais cette navigation, qui ne sert qu'à transport des tangues de mer, du bois et du cidre, ne pe avoir lieu que douze à quinze jours par mois, l'époque des marées de vives eaux de pleine et no velle lune. (240.)

COULOUBRIER. (*Bassin de l'Argens.*) Rivièr du département du Var, qui prend sa source au dessous du Suy, et se jette dans l'Argens, après u développement d'environ 14 000ᵐ.

Le Couloubrier est flottable à bûches perdues su tout son cours; mais le flottage n'a lieu que pen dant l'hiver. Quand cette saison est favorable, o flotte jusqu'à 180 mètres cubes de bois, que l'on dé bite en planches aux scieries du Muy. Ces bois, qu sont tous de pin, proviennent des forêts de Revest de Saint-Martin et des Hautes-Maures.

Le Couloubrier est à sec pendant l'été. (435.)

COUSIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qu

prend sa source à une demi-lieue nord-ouest de Saulieu, département de la Côte-d'Or, et qui se jette dans la rivière de Cure à la pointe de Givry, département de l'Yonne.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues depuis le Pont-Claireau sous Avallon (Yonne) jusqu'à l'étang de Bussières.

La cessation du flottage sur la partie supérieure du Cousin a interrompu le flottage qui avait lieu sur les ruisseaux de Saint-Didier, de la Roche, de Saint-Andeux, de Vermidar, de Trinquelin, de Marault, et de Saint-Germain, affluens du haut Cousin.

Le Cousin fournit annuellement environ 650 décastères de bois pour l'approvisionnement de Paris. (165.)

CRÉANTON. (*Bassin de la Seine.*) Rivière du département de l'Yonne, qui prend sa source à Sormery, et se jette dans l'Armançon au-dessus de Brinon. Elle est flottable à bûches perdues depuis Turny jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 9 000^m. (182.)

CREUSE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source au Mas-d'Artiges, dans le département auquel elle a donné son nom. Elle commence à être flottable à bûches perdues à Felletin, et en trains à Fresselines (Creuse). Elle commence à porter bateau au port de Lauvernières, département d'Indre-et-Loire; enfin elle se jette dans la Vienne, au-dessus de Port de Piles au lieu dit le Bec des deux eaux.

La longueur du flottage à bûches perdues est de 76 00c
Celle du flottage en trains est de............ 134 712
Et celle de la navigation est de............. 8 400

Il existe sur cette rivière seize pertuis dont la l geur varie de 4m,90 à 8m.

Les bois livrés au flottage sont destinés pou marine; on peut évaluer à 45 000 le nombre solives qui descendent annuellement par cette vière.

Par suite de la profondeur et de la bonne direct de son bassin, la Creuse pourrait être rendue na gable facilement et à peu de frais sur une gra partie de son cours. (290—VI.)

PETITE CREUSE. (*Bassin de la Loire.*) C rivière prend sa source à Saint-Sauvier, sur la lin des départemens de l'Allier et de la Creuse. Elle flottable à bûches perdues depuis Bâtisse jusqu'à embouchure dans la Creuse au-dessous de Fres lines, sur une longueur de 44 000m. (294.)

CUISANCIN. (*Bassin du Rhône.*) Ruisseau du partement du Doubs, qui prend sa source à C sance et se jette dans la rivière de Doubs à Baur Il est flottable à bûches perdues depuis sa sou jusqu'à son embouchure sur une longueur de 900 Les bois flottés sur ce ruisseau sont destinés à l'a provisionnement de la ville de Besançon. (391.)

CUNFIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du d partement de l'Aube, qui prend sa source près

Confin, et qui se jette dans la rivière d'Ourcq au-dessus de Verpillières. Il est flottable à bûches perdues depuis sa source jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 7 000^{m}. (104.)

CURE. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source dans le département de la Nièvre au sud de Gien-sur-Cure, et qui se jette dans l'Yonne, un peu au-dessus de Cravant. Elle commence à être flottable à bûches perdues à Montfauche (Nièvre), et en trains à Arcy (Yonne.)

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de	61 530^{m}
Celle de la partie flottable en trains est de	16 840
Total	78 370.

Il y a à l'extrémité d'aval des barrages ou déversoirs de chacun des pertuis construits sur la Cure, des *gauthiers* ou petits pertuis qui servent au flottage à bûches perdues.

La Cure sert au transport d'environ 110 000 stères de bois par an. Ces bois, destinés à l'approvisionnement de Paris, sont mis en trains entre Arcy et Vermanton, où se trouve établi l'entrepôt général du commerce de cette rivière.

Le flottage à bûches perdues n'éprouve pas de grandes difficultés entre Arcy et le confluent du Cousin sur une longueur de 11 530^{m}; mais, depuis ce confluent jusqu'à celui du ruisseau de Chalaux, limite du département de la Nièvre, sur une éten-

due de 18 000m environ, le lit de la Cure est tellement encombré de blocs de granit de toute grosseur, que le flottage est constamment entravé. Les mêmes obstacles se présentent en amont de ce dernier confluent, et y sont même encore plus considérables que dans le département de l'Yonne. Ces difficultés sont telles, que les flots de bois qui partent de Montsauche n'arrivent que la deuxième année à Vermanton. (160 — XII.)

D

DEULE, *v.* Canal de la Deule.

DHUIS. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui prend sa source entre Artonges et Pargny, département de l'Aisne, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans le Surmelin au moulin de Condé. Il commence à être flottable à bûches perdues au-dessus de cette ville en amont du Ru dit de Verdon; la longueur du flottage est de 3 900m.

La quantité des bois flottés sur ce ruisseau s'élève annuellement à environ 2 000 stères; ils sont destinés pour Paris.

Les arbres et les touffes de bois qui se trouvent sur les bords du lit de la Dhuis rendent le flottage fort difficile.

Le pertuis du moulin de Condé a une largeur de 1m,50. (205.)

DIÉGE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière

prend sa source au lieu dit Beyssac, commune de Sornac, département de la Corrèze, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans la Dordogne à Saint-Julien, près Bort. Elle est flottable à bûches perdues, depuis son confluent avec la Sarsonne, près Ussel, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 25 000m. (347.)

DIVE. (*Bassin de la Dive.*) Petite rivière qui prend sa source à Malnoyer, près Exmes, département de l'Orne, passe à Coulibœuf, Saint-Pierre, Mezidon, Annerai, Saint-Samson, Dives, et se jette dans la Manche au-dessous de cette dernière ville. Elle est navigable depuis le confluent de la Vie, département du Calvados, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 26 000m; mais cette navigation n'a lieu qu'aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune, environ douze à quinze jours par mois.

Les objets transportés par cette rivière consistent en cidres, eaux-de-vie, vins, bois, tangues, sables et matériaux à bâtir. (229 — IX.)

DON. (*Bassin de la Vilaine.*) Petite rivière qui prend sa source à Virita, département de la Loire-Inférieure, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Vilaine au-dessous de Brain. Elle est navigable depuis le moulin du pont du Claies, au-dessous de Guémené, jusqu'à son embouchure, sur un espace de 9 000m.

Des bateaux de 18m de longueur sur 4m,60 de lar-

geur, peuvent naviguer sur le Don avec un tira d'eau de 0m,80; ils servent à transporter des bois construction et de chauffage, des engrais, vins cidres. (258.)

DORDOGNE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette r vière, qui est un des principaux affluens de la G ronne, prend sa source au Mont-d'Or dans le d partement du Puy-de-Dôme, et tire son nom deux ruisseaux qui s'appellent Dor et Dogne. L principaux lieux qu'elle arrose sont Beaulieu, Sou lac, Domme, Bergerac, Sainte-Foy, Castillon Libourne; elle se jette dans la Garonne au bec d'Ar bès, département de la Gironde.

La Dordogne commence à être flottable au poi où elle reçoit le Chavanon, département de la Co rèze, et elle commence à porter bateau à Mayronn département du Lot.

La longueur de la partie flottable est de....	169.096m
Celle de la partie navigable est de........	292 628.

Le flottage se fait à bûches perdues : il n'a lieu q par intervalles, et communément lors des crues. est pénible et dangereux, tant à cause des roch escarpées qui bordent la Dordogne, qu'à cause d la grande déclivité des revers des montagnes qui e forment le lit.

Le merrain, les huiles, les fers fondus ou forg du Périgord, les vins de Saint-Émilien, les sels, l blés, etc., descendent par la Dordogne jusqu'au b

d'Ambès, et de là remontent à Bordeaux. Libourne est aussi un lieu d'entrepôt où les navires viennent prendre leur cargaison. La navigation est souvent interceptée au lieu dit *Pas de la Gratusse*, qui commence à la Mathe, et s'étend jusqu'à la petite ville de la Linde, département de la Dordogne. C'est un fonds hérisse de rochers, qui, sur une longueur de 1 754^{m}, a environ 3^{m},67 de chute. (345—IV.)

DORE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière du département du Puy-de-Dôme, qui prend sa source au moulin de Merle, près la Chaise-Dieu, et qui se jette dans l'Allier, au-dessous du bourg de Puy-Guillaume. Elle est flottable depuis le port de Tanneau, près de Courpière, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 28551^{m}.

Il se fait peu de flottage à bûches perdues sur la Dore; mais cette rivière sert à transporter une assez grande quantité de trains composés de bois de charpente, et destinés pour Orléans, Paris et Nantes. (267.)

DORÉ. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de la ville de Lormes, et se jette dans le ruisseau d'Aussois, entre le moulin de Chauvigny et celui de la Vallée. Il est flottable à bûches perdues depuis l'étang Doré jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 2 200^{m}, et il transporte annuellement de 5 580 à 10 230 stères de bois.

Le lit de ce ruisseau est rempli de roches, et est à sec pendant l'été. (150.)

DOUBS. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source à 2 000^{m} de Mouthe et à trois lieues de Labergement, dans le département auquel elle a donné son nom. Elle n'est navigable naturellement que depuis Navilly jusqu'à son embouchure dans la Saône à Verdun (Saône-et-Loire), sur une étendue de 14 000^{m}. Mais au moyen des travaux déjà exécutés pour la canalisation de cette rivière, la navigation remonte, en ce moment, jusqu'à Besançon, et elle doit se prolonger jusqu'à Voujeaucourt, près de Dampierre. *V.* Canal Monsieur.

Le flottage à bûches perdues commence ordinairement à Goumoy, département du Doubs; cependant dans les très fortes eaux, il commence au-dessus de Morteau, et les bois franchissent alors le saut du Doubs. Les bois flottés à bûches perdues sont réunis en radeaux à Voujeaucourt. Le flottage sur cette rivière est un objet de commerce très important et qui peut être évalué annuellement à 1 100 mètres cubes de bois de chêne, à 5 500 mètres cubes de merrain, à 11 100 mètres cubes de bois de sapin et à 2 000 douzaines de planches.

Le flottage du Doubs serait assez facile si le lit de la rivière n'était pas coupé sur toute sa largeur par les barrages des différens moulins établis sur son cours. (390 — XL.)

DOURBIE. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui

prend sa source dans le département du Gard, au pied de la montagne de Lesperon et qui se jette dans le Tarn à Milhau, département de l'Aveyron. Elle est flottable à bûches perdues, depuis son entrée dans ce dernier département jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 43.600m.

On flotte annuellement sur cette rivière environ 500 mètres cubes de bois destinés à l'approvisionnement de la ville de Milhau. Les seules difficultés qu'éprouve le flottage proviennent du défaut de pertuis dans les chaussées des moulins existans sur le cours de la rivière. (336.)

DOUSTRE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source au lieu dit le *Doustre* près Egletons, département de la Corrèze, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans la Dordogne un peu au-dessus d'Argental.

Le flottage a lieu à bûches perdues sur le Doustre, depuis Champagnac-la-Noaille jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 30 000m. (349.)

DOUVE. (*Bassin de la Douve.*) Petite rivière qui prend sa source au lieu dit Fontaine-Douve, près de Tollevas, département de la Manche, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans les grèves des Veys. Elle est navigable depuis Saint-Sauveur-le-Vicomte jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 28.000m.

La navigation n'a lieu sur cette rivière qu'aux époques des marées de vives eaux de pleine et nouvelle

lune, pendant douze à quinze jours par mois. I existe près de Carentan une écluse dite de la Bar quette, avec portes de flot d'une largeur de 5m,8c Ces portes se ferment par l'action de la marée; elle sont établies dans le seul intérêt du dessèchement et sont contraires à la navigation, qui, sur la Douve n'est qu'un objet secondaire. (234.)

DOUZE. (*Bassin de l'Adour.*) Rivière qui pren sa source dans les Landes, à Gabaret, et qui se réu nit au Midou, dans la ville de Mont-de-Marsa *V.* MIDOUZE.

La Douze est flottable en trains depuis Roquefo jusqu'à Mont-de-Marsan, département des Lande sur une longueur de 29 600m. Cette rivière ne sert transporter que quelques trains de bois de sapin et chêne pour la charpente et le chauffage.

Les bords et le lit de la Douze sont obstrués d'ar bres, qui sont autant d'obstacles pour le flottag (360.)

DRAC. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière, qui mé rite plutôt le nom de torrent, prend sa source a col des deux Courettes, département des Haute Alpes, traverse, dans ce département, le territoi des communes d'Orcières et Saint-Bonnet, ent dans le département de l'Isère, et se jette au-desso de Sassenage dans la rivière d'Isère.

On flotte annuellement environ 500 pièces de sa pin et de mélèze sur la partie du Drac comprise ent Gernaux et le pont d'Aubessagne (Hautes-Alpes), s

une longueur de 27 500^{m}. Ces bois sont tous destinés pour la vallée du Champsaur. Le flottage n'a lieu que pendant les mois de mai et d'octobre, et ne peut s'effectuer qu'à bûches perdues : encore faut-il que des hommes suivent les pièces de bois pour les remettre à flot à tout moment; ce qui donne lieu à des dépenses considérables.

Le flottage pourrait à la rigueur avoir lieu sur le Drac, depuis Aubessagne jusqu'à la jonction de cette rivière avec la Romanche; mais il n'est point pratiqué par les gens du pays à cause des gorges étroites, profondes, très sinueuses et disposées par cascades, au milieu desquelles le Drac coule dans cette partie de son cours.

On recommence à flotter sur le Drac, dans le département de l'Isère, depuis le point où il reçoit la Romanche jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 14 000^{m}. Sur cette dernière partie, le flottage a lieu à bûches perdues jusqu'au pont de Claix, et, depuis ce pont jusqu'à l'Isère, sur une longueur de 11 000^{m}, il se fait en trains. (397.)

DROME. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière, ou plutôt ce torrent, prend sa source à Valdrome, et se jette dans le Rhône, à 6 000^{m} au-dessous du pont de Livron, département de la Drôme.

La Drôme est flottable depuis Luc jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 81 876^{m}. Elle sert à transporter annuellement environ 280 mètres

cubes de bois qui proviennent des différentes forêt situées sur son cours.

On choisit pour le flottage le temps des moyenne eaux.

Les bois transportés par la Drôme sont flottés e petits trains composés de douze à quinze pièces, de puis Luc jusqu'au-dessous de Die. Ensuite de Die Pontaix, sur un espace de 11 550m, on les flotte bûches perdues ou réunies deux à deux, à cause d grand nombre de blocs de rochers qui sont épar dans cette partie du lit de la rivière. Enfin, au-des sous de Pontaix, on forme de plus grands radeau qui descendent jusqu'à l'embouchure de la Drôme (401—XI.)

DRONNE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivièr prend sa source dans les étangs de Bressieux Galot près de Montbrun, département de la Haute Vienne; traverse celui de la Dordogne; commenc à être navigable à Coutras, département de la Gi ronde, et se jette dans l'Isle un peu au-dessous d la Fourchée. La longueur de la partie navigable es de 1 500m. (356—IV.)

DROPT. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qu prend sa source dans le département de la Dordogne au-dessus de Montpazier, et qui se jette dans la Ga ronne un peu au-dessous de Gironde, départe ment de la Gironde.

Dans son état actuel, le Dropt n'est navigabl que depuis Morizès jusqu'à son embouchure, su

une étendue de 5 500^{m}. Mais une ordonnance du Roi, en date du 11 avril 1821, autorise MM. Durassié et Trocard à faire remonter la navigation de cette rivière jusqu'à Eymet, département de la Dordogne, par le moyen d'une machine destinée à faire franchir aux bateaux les chaussées des moulins, et pour laquelle il leur a été accordé un brevet d'invention. Cette même ordonnance contient en outre le tarif des droits de navigation, dont la perception est abandonnée à ces concessionnaires à l'effet de les indemniser des dépenses que doivent occasionner l'établissement et l'entretien de leurs machines : il doit y en avoir vingt et une depuis Eymet jusqu'à l'embouchure du Dropt, sur un développement de 88 000^{m}. (345—IV *bis*.)

DURANCE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source au mont Genèvre, département des Hautes-Alpes ; elle commence à être flottable dans ce département au lieu dit la Bessé-Basse, 18 000^{m} au-dessous de Saint-Clément, et elle se jette dans le Rhône à 5 000^{m} au-dessous d'Avignon, département de Vaucluse.

La longueur de la partie flottable de la Durance est de 280 908^{m}, savoir :

Dans le département des Hautes-Alpes.......	118 908^{m}
Dans celui des Basses-Alpes..................	80 000
Et dans ceux des Bouches-du-Rhône et de Vaucluse....................................	82 000
Total...	280 908.

La Durance est flottable toute l'année; mais le f
tage y est toujours lent et difficile, à raison du
de profondeur de cette rivière, de ses circuits m
tipliés et du grand nombre d'îles qu'elle forme;
est exposée à des crues très fréquentes qui chang
son lit.

La quantité des bois flottés sur la Durance p
s'élever annuellement à 1 800 pièces de sapin, h
et mélèze tirées des forêts qui avoisinent le co
de cette rivière. Le flottage se fait à bûches p
dues depuis la Bessé-Basse jusqu'au pont de Sai
Clément : au-dessous de ce point il a lieu
trains. Ces trains ou radeaux sont composés d'
bres destinés au service de la marine; ils serv
au transport de différens objets de commerce p
Avignon et d'autres villes du département des Bo
ches-du-Rhône; leurs dimensions varient en rai
du volume des eaux, et leur charge peut s'éle
jusquà dix mille kilogrammes sans que leur m
nœuvre en soit beaucoup plus pénible, pa
qu'elle n'a lieu qu'en descendant. (404 — XI.

E

EFFE. (*Bassin du Trieux.*) Petite rivière du d
partement des Côtes-du-Nord, qui prend sa sou
dans l'étang de Chatelaudren, et se jette dans
Trieux à 5 000m au-dessous de Pontrieux, sous l
ruines de l'ancien château de Frinandour.

Le cours de l'Effe est d'environ 20 000m. Le fl

de la mer se fait sentir dans cette rivière jusqu'à 3 000^{m} au-dessus de son embouchure, et permet aux communes riveraines d'employer cette voie pour transporter à Pontrieux leurs blés et leurs autres denrées. (246.)

EHN. (*Bassin du Rhin.*) Cette rivière, située dans le département du Bas-Rhin, prend sa source dans la banlieue d'Obernay, traverse Obernay, Nidernay et Meistratzheim. A la limite du territoire de cette dernière commune, l'Ehn perd son nom et prend celui d'Ergers qu'elle conserve jusqu'à sa jonction avec la rivière d'Ill près de Graffenstadt.

L'Ehn est flottable à bûches perdues sur une étendue de 11 200^{m}, depuis l'étang de Chasse supérieur, situé à 3 000^{m} de sa source, jusqu'à l'Égrilloir, ou arrêt établi à 1 000^{m} environ au-dessous de la ville d'Obernay.

Cette rivière servait annuellement au transport d'environ 8 000 stères de bois; mais, depuis l'année 1810, le flottage a entièrement cessé par suite des difficultés qu'il éprouvait à cause des différens barrages établis, tant pour la manufacture d'armes de Klingenthal, que pour les autres usines situées sur le cours de l'Ehn.

La partie supérieure de l'Ehn est encombrée de rochers. (8.)

EICHEL. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui a sa source près de Ratzweiller et qui se jette dans la

[redacted]

Sarre, près de Weitzheim, département du Bas-Rhin. Le flottage s'y fait à bûches perdues, dans ce département, depuis Hambach jusqu'à la Sarre, sur une étendue de 25 000^{m}.

Il existe sur le cours de cette rivière plusieurs moulins avec des pertuis pour le passage des bois: leur largeur est de 1^{m},80.

Le flottage n'a lieu que pendant le mois d'avril; la quantité des bois flottés est annuellement d'environ 3 000 stères. (53.)

ENDRE. (*Bassin de l'Argens.*) Rivière du département du Var, qui a sa source dans les montagnes de Bargemont, et se réunit à l'Argens à environ 2 500^{m} au-dessus de l'embouchure du Nartuby, après un cours de 24 000^{m}. Elle est flottable à bûches perdues depuis le pont de Garrou jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 16 600^{m}.

Le flottage ne peut avoir lieu que dans le temps des pluies, la rivière n'ayant pas assez d'eau dans tout autre temps. Les bois que l'on flotte sur l'Endre proviennent des forêts de pin de Seillans, de Garrou et des Esclans; leur quantité annuelle est d'environ 250 mètres cubes, et la presque totalité est transportée aux scieries du Muy pour y être débitée en planches. (437.)

ERDRE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui a sa source à Saint-Mars de Jaille, dans le département de la Loire-Inférieure, et qui, sans sortir de ce département, débouche dans la Loire, à Nantes.

L'Erdre est navigable depuis Nort jusqu'à son embouchure, sur un espace de 25 000^{m}. Cette navigation n'existe qu'au moyen d'une chaussée construite à Barbin, près de Nantes, et qui soutient les eaux à une hauteur convenable.

La rivière d'Erdre est destinée à faire partie de la grande communication fluviale projetée de Nantes à Brest. (308—VI.)

ERGERS, *v.* Ehn.

ESCAUT. (*Bassin de l'Escaut.*) Rivière qui prend sa source à l'ancienne abbaye du mont Saint-Martin, près du Catelet, département de l'Aisne. Après avoir parcouru un espace d'environ 14 000^{m}, elle entre dans le département du Nord, traverse les villes de Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Condé, et quitte le territoire de la France à Mortagne.

La navigation de l'Escaut n'est naturelle qu'à partir de Condé; la partie supérieure de cette rivière, comprise entre Condé et Cambrai, a été rendue navigable de 1750 à 1788, au moyen de dix-huit écluses, dont cinq sont simples, et treize à sas. La grande écluse de Condé est sous la direction du génie militaire. La largeur commune de ces écluses est de 5^{m},20.

La partie navigable de l'Escaut est de 68 483^{m} de Cambrai à Mortagne, limite de la France et de la Belgique : depuis ce dernier point jusqu'à son embouchure dans la mer du Nord, son cours est d'environ 270 000^{m}.

La partie de l'Escaut qui traverse le département du Nord, est très fréquentée. (62 — III.)

ESSE. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau qui a sa source à l'Étang-Neuf, département de la Meurthe, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Moselle en amont de Pont-à-Mousson.

Ce ruisseau est flottable depuis l'étang de la Mosey jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 36 000m.

Depuis quelques années, le flottage a beaucoup diminué sur l'Esse; il n'est plus annuellement que d'environ 5 000 stères de bois de chauffage destinés pour Metz, et provenant des forêts de la Reine, de Minorville, Martincourt, Gezoncourt et Griscourt.

Le flottage éprouve quelques difficultés; les plus grandes proviennent de ce que les pertuis des moulins existant sur ce ruisseau ne présentent pas une largeur suffisante. (44.)

ÉTANG-NEUF (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau qui prend son nom de l'Étang-Neuf où il a sa source, département de la Nièvre, et qui se jette dans le Touron. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui n'est que de 95m. Il tarit en été. (131.)

EURE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source dans la forêt de Loigny, entre Neuilly et les Landes, département de l'Orne; elle commence à être navigable à Saint-Georges, et se jette dans la

Seine aux Damps, près de Pont-de-l'Arche, département de l'Eure.

La longueur de la partie navigable est de.... 92 252^m.

Il existe sur l'Eure vingt-un pertuis d'une largeur de 8^m.

En 1808, on a ouvert près de la ville de Louviers, et à travers les prairies de la Villette, un petit canal de dérivation de la rivière d'Eure, et l'on a construit sur ce canal une écluse de 5^m de largeur. Ces travaux ont eu pour objet de faire disparaître les difficultés que la navigation de l'Eure éprouvait en cet endroit. (225—XII.)

EYGUES (*Bassin du Rhône.*) Rivière qui prend sa source dans le bois de la commune de Laux-Mentaux, département de la Drôme, et se jette dans le Rhône, près de la ville d'Orange, département de Vaucluse. Elle est flottable à bûches perdues, depuis le point où elle reçoit l'Oulle, près de Remusat, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 67 500^m.

Les bois flottés sur l'Eygues ne proviennent que d'arbres isolés, attendu que le pays que parcourt cette rivière n'a pas de forêts. On dirige ces arbres au moyen de cordes qui y sont attachées. Le flottage est assez rare sur cette rivière. (403.)

F

FACHIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'é-

tang de Fachin, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, un peu au-dessous du moulin des Morvands. Il est flottable à bûches perdues depuis la chaussée de l'étang de Fachin jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 3 000ᵐ. La quantité de bois transportée annuellement par ce ruisseau varie de 2 940 à 4 410 stères.

Le Fachin tarit en été; il y a deux ports sur la rive gauche de ce ruisseau; ses bords sont difficiles à parcourir. (128.)

FALKENSTEIN. (*Bassin du Rhin.*) Petite rivière qui prend sa source dans le département de la Moselle, près du château dit Falkenstein, à 6 000ᵐ environ de la limite du Bas-Rhin, entre dans ce dernier département, et va se jeter dans la Schwartzbach, au bourg de Reichshoffen. Elle est flottable à bûches perdues depuis Philipsbourg, limite des départemens de la Moselle et du Bas-Rhin, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 11 500ᵐ.

Il existe sur le cours de cette rivière plusieurs usines qui ont des pertuis pour le passage des bois; leur largeur varie de 0ᵐ,90 à 1ᵐ,80. (23.)

FAVE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département des Vosges, qui a sa source près de la limite de ce département et de celui du Haut-Rhin, dans les montagnes de Lubine, et qui se jette dans la Meurthe, près de Grattain, commune de Saint-Diez.

La Fave commence à être flottable à bûches per-

dues au Bras de fer, et en trains, à 1 250ᵐ au-dessous du village de Lubine.

La longueur du flottage à bûches perdues est de	3 750ᵐ
Et celle du flottage en trains est de..........	15 000
Total...	18 750.

Cette rivière n'a, en certains endroits, qu'un mètre ou 1ᵐ,50 de largeur, tandis qu'ailleurs elle en a au moins six. Cette grande différence paraît provenir des anticipations faites par les propriétaires riverains.

Il existe sur toute la longueur de la Fave des barrages avec pertuis pour l'irrigation des prés et le mouvement des usines. (35.)

FECHT. (*Bassin du Rhin.*) Petite rivière du département du Haut-Rhin : elle a deux embranchemens qui ont leur source, le premier, au sommet de la vallée de Munster, et le second, au-dessus de Redlen ; ces deux branches se réunissent à Munster, et delà, la Fecht passe à Turkeim, Ingersheim et Guemar, et se jette dans la rivière d'Ill à Illhiseren.

Le flottage a lieu à bûches perdues sur les deux embranchemens de la Fecht, depuis leur source jusqu'à Munster, ville où il s'arrête.

La longueur du premier embranchement est de	12 800ᵐ
Et celle du second est de...................	7 800.

La quantité de bois flotté qui arrive annuellement à Munster est d'environ 2 000 stères. (4.)

FONTENAY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau dı département de la Côte-d'Or, qui prend sa source ; Touillon, et se jette dans la Brenne au-dessous d Marmagne.

On a flotté sur ce ruisseau depuis l'étang de l Roche jusqu'à son embouchure, sur une longueu de 8 400^{m}; mais il ne sert plus au flottage depui trente-six ans; les bois sont employés par les forge du pays. (176.)

FOUILLEBROC. (*Bassin de la Seine.*) Petite ri vière du département de l'Eure, qui prend sa sourc dans la commune de Lisors, et se jette dans la ri vière de Lieurre à Ménéqueville.

Cette rivière, sur laquelle il existe onze pertuis est flottable à bûches perdues depuis Mortemer jus qu'à son embouchure, sur une étendue de 9 935^{m}

On n'a pas flotté sur le Fouillebroc depuis un vingtaine d'années. (224.)

FRAMONT. (*Bassin du Rhin.*) Petit ruisseau d département des Vosges, qui prend sa source a Donon, près le village de Grand'Fontaine, et qı se jette dans la rivière de Bruche, au-dessous d Schirmeck.

On flotte à bûches perdues sur ce ruisseau depu Framont jusqu'à son embouchure, sur une étendı de 5 000^{m}. Les bois flottés annuellement s'élèvent environ 1 600 stères, et sont destinés au chauffa de la ville de Strasbourg.

Le ruisseau de Framont a un lit étroit et embarrassé de rochers. (11.)

FROLOIS ou SAINT-JEAN-DE-BONNEVAL. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source à la fontaine de la Doué, territoire de Bligny-le-Sec, et qui se jette dans la Loze, au-dessous de Darcey. Il est flottable à bûches perdues, depuis Saint-Jean-de-Bonneval jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 16400^{m}.

On a flotté sur ce ruisseau, lors de la vente de la réserve de Frolois, il y a quarante-cinq ans. Ces bois étaient alors conduits à Paris; aujourd'hui ils sont consommés par les forges du pays. (175.)

FURAN. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière a sa source à la Bulbanche, dans les montagnes du Haut-Bugey, département de l'Ain, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans le Rhône à la tuilerie de Versaille.

Le Furan est flottable à bûches perdues depuis le pont d'Andert jusqu'à son embouchure, sur une longueur de $10\,000^{m}$.

On flotte annuellement sur cette rivière une centaine de pieds d'arbres qu'on emploie au charronnage et à la menuiserie. On descend en outre environ 2 000 fagots sur des bateaux qui ont 14^{m} de longueur sur $2^{m},50$ de largeur; ces bateaux remontent des tuiles et de la brique.

Il existe sur le Furan, au moulin de Thoy,

commune d'Arbigneux, un pertuis d'une largeu de 5m. (380.)

G

GARONNE. (*Bassin de la Gironde.*) Ce fleuve l'un des plus considérables de la France, prend s source dans la vallée d'Aran, en Espagne, entre en France près du pont du Roi, département de l Haute-Garonne, arrose les villes de Saint-Béat Montrejean, Cazères, Toulouse, Verdun, Lemas Bouret, Auvillard, Petit-Bézy, la Magistère, Ley-rac, Agen, Port-Sainte-Marie, Tonneins, Mar-mande, la Réolle, Langon et Bordeaux; enfin, il se jette dans l'Océan près de la tour de Cordouan, département de la Gironde.

La Garonne perd son nom au bec d'Ambès, lieu où elle reçoit la Dordogne; depuis ce point jus-qu'à son embouchure, elle prend le nom de *Gironde*. La marée se fait sentir jusqu'à Langon.

La Garonne commence à être flottable au pont du Roi, et à porter bateau à Cazères (Haute-Garonne.)

La longueur de la partie flottable de la Garonne est de.......................... 75 000m

Celle de la partie navigable est de.......... 428 000.

Il existe sur la Garonne depuis Fos jusques et y compris Toulouse, quarante-cinq pertuis dont la largeur varie de 6m à 20m.

Le flottage qui a lieu par la Garonne, a pour objet le transport de bois de pin, de sapin et de chêne; il se fait par radeaux qui descendent ordinairement jusqu'à Toulouse ou même jusqu'à Bordeaux, et sur lesquels on charge souvent des pierres de taille provenant des carrières voisines de la Garonne.

Les plus grands bateaux en usage sur cette rivière ont 37^m de longueur sur 5^m de largeur; ils tirent $1^m,30$ d'eau. Les gabares employées dans le département de la Gironde, portent environ quarante tonneaux; les bateaux à fond plat portent des cargaisons plus fortes.

Les objets ordinaires de transport sont les fruits, les vins, les étoffes, les soieries qui viennent par le canal du Midi; les farines, les eaux-de-vie de l'Armagnac; les bois de pin et autres; les pruneaux d'Agen, etc. Toutes ces marchandises sont consommées ou embarquées à Bordeaux qui, en retour, envoie dans le haut pays, ses vins et des denrées coloniales.

Depuis le bec d'Ambès jusqu'à son embouchure, la Garonne présente une suite d'îles et de bancs presque non interrompue, qui partagent ce fleuve en deux bras à peu près égaux. Ces bancs ne sont pas sans danger pour la navigation. On trouve des écueils d'un autre genre dans la partie de la Garonne qui est au-dessus de Bordeaux; ce sont des moulins à nef établis dans le point le plus rapide

et par conséquent dans la passe la plus avan
lorsque les bateaux descendent. Le Gouver
a, depuis plusieurs années, arrêté la d
tion de tous ces moulins; mais l'exécution
mesure, qui est vivement réclamée par le
niers, paraît avoir été retardée jusqu'à présent
des indemnités considérables qu'elle nécessi

La largeur de la Garonne est de 3 000ᵐ
au-dessous de Macau; de 3 500ᵐ vis-à-vis de
de 5 000ᵐ au droit de Pauillac; de 5 200ᵐ
de la Maréchale; de 10 500ᵐ entre Mort
Goalée; de 14 000ᵐ entre Saint-Vivien et l
nards; c'est à ce dernier point qu'est la plus
largeur de ce fleuve : elle va ensuite en dim
et se trouve réduite à environ 5 000ᵐ à son
chure prise de la pointe de Grave à Roya
— IV.)

GARTEMPE. (*Bassin de la Loire.*) Riv
a sa source à Lépinas, département de la
traverse le département de la Haute-Vienn
jette dans la rivière de Creuse à Posay-le-
département de la Vienne.

La Gartempe est flottable depuis le mo
la Bessonnière, commune de Lathus (Vien
qu'à son embouchure, sur une étendue de
Le flottage n'a pas eu lieu sur cette rivière
l'année 1791 : il se faisait alors à bûches
(298.)

GASSINNIÈRE ou BOURRIAN. (*Bas

Gassinnière.) Petite rivière du département du Var, qui a sa source à la montagne de la Gassinnière, et se jette dans la mer Méditerranée. On profite des crues de cette rivière pour flotter à bûches perdues, depuis Gassin jusqu'à la mer, sur une étendue de 6000^m. La quantité de bois flottée annuellement sur cette rivière est de 150 à 180 mètres cubes. (428.)

GAULOTS. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang des Gaulots, et qui se jette dans le ruisseau de Reinache au-dessus du moulin de Lavaut. Il est flottable à bûches perdues sur toute l'étendue de son cours qui est de 1 690^m. (136.)

GAVE (1) DE MAULÉON ou SOISON (*Bassin de l'Adour.*) Rivière du département des Basses-Pyrénées, qui prend sa source dans les Pyrénées, au mont Belhandi et dans la forêt de Sainte-Engrau, au-delà de Tardets; elle commence à être flottable à Osserain, et se jette dans le Gave d'Oléron à Saint-Martin, près de Nolivos. La longueur de la partie flottable est de 5 000^m.

On fait flotter sur ce Gave quelques radeaux de

(1) Le mot *Gave* est employé dans les contrées qui avoisinent les Pyrénées pour signifier *torrent*. On applique ce nom à plusieurs rivières des départemens des Pyrénées à cause de leur pente qui est considérable; cependant cette pente va toujours en diminuant à mesure que ces rivières s'éloignent des montagnes où elles prennent leur source.

bois de chêne pour le service de la marine royale. Le flottage ne peut y avoir lieu que quand il est praticable sur le Gave d'Oléron. (363.)

GAVE D'OLÉRON. (*Bassin de l'Adour.*) C'est le nom que prennent les deux Gaves d'Osseau et d'Aspe, à leur réunion à Oléron, département des Basses-Pyrénées. Il est flottable depuis cette dernière ville jusqu'à son embouchure dans le Gave de Pau à Peyrehorade, département des Landes, sur une longueur de 71 020^{m}.

On fait flotter sur cette rivière des radeaux de bois de chêne et de sapin destinés au service de la marine royale; le flottage n'a lieu que lors des crues moyennes, et il s'effectue aisément parce que le Gave d'Oléron est en général bien encaissé.

Il existe douze pertuis sur la partie flottable de cette rivière; ils ont une largeur de 6, 7, 8 et 9^{m}. (362.)

GAVE DE PAU. (*Bassin de l'Adour.*) Il prend sa source dans les Pyrénées au fond des vallées d'Argelez, Cauterets, Barréges, etc., département des Hautes-Pyrénées. Il commence à être flottable à Pau, département des Basses-Pyrénées, et navigable à Peyrehorade, département des Landes : enfin il se jette dans l'Adour, au-dessous d'Astingues.

La longueur de la partie flottable de ce gave est de.................................... 78 395^{m}

Et celle de la partie navigable est de.......... 10 000.

On fait flotter sur cette rivière des radeaux de

bois de chêne pour le service de la marine royale. Ces bois proviennent des diverses forêts qui bordent le cours du Gave. Le flottage n'a lieu que lors des moyennes eaux; il éprouve quelques difficultés entre Pau et Orthez; mais au-dessous de cette ville, il devient plus facile.

Il existe sur cette rivière deux pertuis situés, le premier, à Orthez, le second, à Ramous; leur largeur est de 7^{m}.

Les bateaux qui fréquentent le Gave de Pau ont 17^{m} de longueur sur 4^{m} de largeur; ils servent à remonter au port de Peyrehorade les marchandises du port de Bayonne, qui sont ensuite transportées par terre dans les départemens des Basses et Hautes-Pyrénées. (361.)

GERMENELLE, *v.* Amorey.

GEVERON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui a sa source au-dessus de l'étang de Charmeronde, et qui se jette dans la Seine, au-dessus de Billy.

On a fait flotter sur ce ruisseau, il y a trente-six ou quarante ans, depuis Chanceaux jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 4090^{m}. Il pourrait encore devenir flottable à bûches perdues au moyen de quelques déblais que l'on ferait dans son lit. Ce flottage n'est utile que lorsque les quarts de réserve des bois communaux de Chanceaux sont en exploitation. (94.)

GIRONDE, *v.* Garonne.

GISCLE ou GUTTE. (*Bassin de la Molle.*) Ri-
vière du département du Var, qui prend sa sourc
près le village de Lagarde-Freinet, et se jette dans l
Molle, au-dessous du village de Cogolin, après u
cours de 21 000^{m}.

Cette rivière est flottable depuis la Vaucaude
Bastide jusqu'à son embouchure, sur une étendue
14 000^{m}. Le flottage s'y fait à bûches perdues, et n
lieu qu'au moment des crues. On transporte annue
lement par cette rivière de 200 à 250 mètres cub
de bois de pin. (431.)

GONE. (*Bassin de la Loire.*) Ruisseau qui pren
sa source à la chapelle Saint-Martial, départemen
de la Creuse, et qui, sans sortir de ce département,
se jette dans le Taurion à Saint-Hilaire.

L'étendue du flottage est de 5 000^{m}. Il commence
vis-à-vis de Saint-Georges, et continue jusqu'à l'em-
bouchure de ce ruisseau : il se fait à bûches perdues.
(284.)

GOUET. (*Bassin du Gouet.*) Rivière du dépar-
tement des Côtes-du-Nord, qui a sa source au
bourg de Quintin, et se jette dans la rade de Saint-
Brieuc, après un développement de 30 000^{m}.

Le flux de la mer monte jusqu'au pont de Gouet
à 5 000^{m} de l'embouchure de la rivière, et facilite
la navigation dans cet intervalle. Les ports du Legué
et de Saint-Brieuc, qui sont vis-à-vis l'un de l'au-
tre, n'ont d'étendue que le lit de la rivière, qui es
fort sinueux vers son embouchure; mais ils son



très sûrs à raison des côtes élevées qui les entourent, et les quais et cales qui y ont été établis les rendent très commodes. On construit dans ces ports des navires de trois à quatre cents tonneaux. (244.)

GRAME. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source dans le bois de Bange, près de Rompré, et qui se jette dans l'Ource, au-dessous de Recey. Il est flottable à bûches perdues depuis Terre-Fondrée jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 7 500^{m}.

Il existe au moulin de la Forêt construit sur ce ruisseau, une vanne de flottage de 1^{m},67 de largeur.

Le flottage n'éprouve aucun obstacle sur ce ruisseau. (101.)

GRAU DU LEZ, *v.* CANAL DU GRAU DU LEZ.

GRAU DU ROI, *v.* CANAL DU GRAU DU ROI.

GRENOUILLE. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'étang de Grenouille, et qui se jette dans le Touron, après un cours de 350^{m}. Il est flottable à bûches perdues dans toute son étendue. Il tarit en été. (132.)

GRENOUILLER, *v.* PERIER.

GRÉVAULT. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Grévault, et qui se jette dans la Houssière, devant la chapelle Fauboulin. Il tarit dans l'été.

Le Grévault est flottable à bûches perdues depuis

son origine jusqu'à son embouchure, sur une éte
due de 6 700^{m}. (134.)

GUER. (*Bassin du Guer.*) Rivière du départ
ment des Côtes-du-Nord, qui a sa source dans
commune de Pestivien, et se jette dans la Manch
à l'anse de Loquemeau, après un cours d'envir
50 000^{m}.

Le Guer est navigable à toutes les marées jusqu'
port de Lannion, situé à 6 500^{m} de son embouchu
Cette embouchure est barrée par un banc de sal
et par des rochers; ce qui est cause que les navi
ne peuvent la franchir que difficilement. (248.)

GUETTE. (*Bassin de l'Aude.*) Ruisseau qui a
source dans le canton de Roquefort, départeme
de l'Aude, et qui se jette dans la rivière d'Aude,
3 000^{m} au-dessus d'Axat.

Lorsque les eaux de la Guette sont grosses, on
profite pour faire flotter à bûches perdues quelqu
bois des forêts voisines de Sainte-Colombe, lieu
commence le flottage.

La longueur de la partie flottable est de 4 000
(375.)

GUTTE, *v.* Giscle.

H

HAISNE. (*Bassin de l'Escaut.*) Rivière qui pre
sa source à Binch en Belgique, et qui se jette da
l'Escaut à Condé, département du Nord. La navig

ion n'est plus en usage sur cette rivière, depuis l'ouverture du canal de Mons à Condé. Voir ce canal. (66—III.)

HASSEL. (*Bassin du Rhin.*) Petite rivière du département du Bas-Rhin, qui a sa source dans les Vosges, près de l'ancien château dit de la Muraille, situé entre le village de Viche et celui d'Oberhaslach, et qui se jette dans la Bruche au village d'Urmalt.

La Hassel est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui présente un développement de 20,000^{m}. (13.)

HÉRAULT. (*Bassin de l'Hérault.*) Rivière qui prend sa source dans le département du Gard, au-dessus de Valleraugue, au pied des hautes montagnes de Laigoual et de Lespérou, et se jette dans la Méditerranée au port d'Agde (Hérault), dont elle forme le chenal.

Cette rivière est très encaissée depuis sa source jusqu'au pont de Saint-Guillem-le-Désert; elle roule avec impétuosité sur les masses de rochers entassées dans son lit, et forme une suite de cascades impossibles à franchir. Néanmoins le flottage fut tenté sur cette partie de l'Hérault, tant en trains qu'à bûches perdues, il y a environ quarante-cinq ans; mais le peu de succès que l'on obtint fit abandonner cette entreprise.

La partie de l'Hérault, située entre le pont de de Saint-Guillem et le port de Bessan, département de l'Hérault, pourrait devenir flottable, et

même navigable, si l'on pratiquait des pertuis écluses sur les quatorze digues construites entre deux points distans l'un de l'autre de 55 820ᵐ.

Dans son état actuel, l'Hérault est navigable d puis Bessan jusqu'à son embouchure, sur une éte due de 12 192ᵐ.

Il n'existe aucun chemin de halage sur les bo de l'Hérault.

La navigation de l'Hérault se lie essentielleme à celle du Canal du Midi.

A l'extrémité supérieure de la ville d'Agde, la vière est barrée par une chaussée qui élève les ea pour l'usage d'un moulin à blé, et à travers laquel il n'y a pas de passage. Mais le Canal du Midi, à s arrivée près de cette même ville, se divise en de branches, dont l'une se rend, à l'aide d'une éclus dans la partie de l'Hérault, en aval de la chaussé et établit ainsi la communication du canal avec port d'Agde, et l'autre aboutit à la même rivière amont de la chaussée. Delà, en remontant l'Hérau sur une longueur de 1 175ᵐ, on entre dans une aut partie du Canal du Midi, appelée le Canalet de Prade qui conduit de l'Hérault à l'étang de Thau.

Cette longueur de 1 175ᵐ, qui établit une comm nication entre la branche occidentale et la brancl orientale du Canal du Midi a été déclarée, par d cret du 11 janvier 1808, faire partie de ce Can (377—V.)

HOUSSIÈRE (*Bassin de la Seine.*) Petite riviè

du département de la Nièvre, qui a sa source devant la chapelle Fauboulin, à la jonction des ruisseaux de Verdun et de Grévault, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, devant le port d'Arringette, au-dessous de Chaumard. Elle est flottable à bûches perdues sur toute son étendue, qui est de 8 200^{m}.

La quantité de bois flottée annuellement sur la Houssière varie de 27 900 à 46 530 stères.

Cette rivière est très rapide et a des bords difficiles à suivre. (153.)

HOZAIN, *v.* Lozein.

HUISNE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source à Saint-Hilaire de Souzay, près la forêt de Bellesme, département de l'Orne, passe à Mauves, Remalard, Nogent-le-Rotrou, La-Ferté-Bernard, Connerré, Pont-de-Gennes, Yvré, et se jette dans la Sarthe, au lieu dit Bouche-L'huisne, à 1 600^{m} environ au-dessous du Mans, département de la Sarthe.

M. le duc de Chevreuse obtint en 1747 un arrêt du Conseil, qui lui permettait de rendre, à ses frais, la rivière d'Huisne flottable depuis le pont de Gennes jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 25 500^{m}, pour le transport des bois de la forêt de Bonnetable. On a flotté en trains sur cette rivière jusqu'en 1767; depuis cette époque, l'entretien des portes marinières a été négligé; quelques-unes même ont été entièrement détruites ou obstruées. (304.)

I

ILL. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui pren
source à Winckell, près de l'extrémité du dép
ment du Haut-Rhin, dans l'arrondissement
kirch. Elle est navigable depuis le Ladhoff, à 3
au-dessous de la ville de Colmar, jusqu'à son
bouchure dans le Rhin, près du village de Vantz
à deux lieues au-dessous de Strasbourg. La long
entre ces deux points est de 99 000^m.

Il existe sur cette rivière seize pertuis et un
maçonnerie dans l'intérieur de la ville de Strasb
ayant 45^m de longueur et 4^m,50 de largeur.

Les plus grands bateaux qui naviguent sur
ont de 18^m à 22^m,50 de longueur, sur 1^m,50 d
geur; ils tirent ordinairement 0^m,75 d'eau. Il
vent charger, dans les fortes eaux, quatre-v
dix quintaux métriques; leur charge ordinaire
cinquante à soixante quintaux métriques.

Les objets de commerce qui descendent pa
de Colmar à Strasbourg, consistent en vins, fr
ges, blés, foins et bois de chauffage; en papi
indiennes provenant des fabriques du Haut-
et en sucres de la raffinerie de Guebwiller. A
monte, on transporte de la garance, des huil
l'alun, de la potasse, des cotons bruts, du sa
du café (2.)

ILLE. (*Bassin de la Vilaine.*) Petite rivièr

prend sa source dans le département d'Ille-et-Vilaine, et qui se jette dans la Vilaine à Rennes. *V.* CANAL D'ILLE-ET-RANCE. (255.)

ISAC. (*Bassin de la Vilaine.*) Petite rivière qui prend sa source dans la forêt de Saffré, département de la Loire-Inférieure, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Vilaine, un peu au-dessous de Rieux. Elle est navigable depuis Guenrouet, sur une étendue de 13 000ᵐ; mais la navigation ne peut guère avoir lieu qu'en hiver, lorsque les eaux vives ont déblayé le lit de l'Isac, vers son embouchure, des vases que les marées y apportent en été.

L'Isac fera partie de la grande ligne de navigation à établir entre Nantes et Brest. (261.)

ISÈRE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source au pied du mont Iseran, en Piémont; elle commence à être flottable à Moustier (Piémont), et navigable à Montmeillan, sur la frontière de la France; enfin elle se jette dans le Rhône, au-dessus de Valence, après avoir traversé les départemens de l'Isère et de la Drôme.

La longueur de la navigation de l'Isère est de 139 500ᵐ, depuis l'entrée en France de cette rivière jusqu'à son embouchure.

Les plus grands bateaux qui parcourent l'Isère ont 33ᵐ de longueur sur 6ᵐ,50 de largeur; ils ont un tirant d'eau de 1ᵐ,50.

On embarque à Grenoble, pour le midi de la France, du fer, des chanvres, des toiles de Voiron, des

toiles peintes, des draperies, des bois de sapin et du plâtre. On remonte toutes les marchandises dont Grenoble est l'entrepôt, et qui sont fournies par le commerce de Marseille. (396—XI.)

ISLE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source dans le département de la Haute-Vienne près de Ladignac, et se jette dans la Dordogne, à Libourne, département de la Gironde. Elle est navigable en ce moment, depuis le barrage des moulins de Laubardemont, où s'arrête la marée, jusqu'à son confluent, sur une étendue de 27 400^{m}. Mais les ouvrages nécessaires pour faire remonter la navigation de cette rivière jusqu'à Périgueux, département de la Dordogne, sur une longueur développée de 116 000^{m}, sont entrepris par le Gouvernement en exécution de la loi du 5 août 1821, qui crée un emprunt de 2 500 000 fr. pour cet objet. Aux termes de cette loi, les travaux doivent être terminés dans l'espace de cinq années. (355—IV.)

ITON. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source près de la Trappe, département de l'Orne et qui se jette dans la rivière d'Eure, au-dessous du village des Planches, département de l'Eure.

Cette rivière a été rendue flottable par le prince de Bouillon aux héritiers duquel le droit de flottage appartient, depuis la ville de Conches (Eure) jusqu'au confluent de l'Eure, sur une longueur de 46 322^{m}. Le flottage se fait en trains et sert à transporter annuellement environ 1 450 mètres cube

de bois de marine, et à peu près la même quantité de bois de construction. Ces bois proviennent des forêts du Perche, de Breteuil, Conches et Évreux.

Il existe sur l'Iton cinquante-trois vannes de flottage qui ont chacune une largeur de $3^m,32$. (226.)

J

JAVAGE, *v.* SIVIÈRE.

JONTE. (*Bassin de la Gironde.*) Ruisseau qui prend sa source dans le département du Gard, au pied de la montagne de Laigoual, et qui se jette dans le Tarn au village de Rosiers, département de l'Aveyron. Il est flottable à bûches perdues dans ce dernier département, depuis le moulin du village de Las-Douzes jusqu'à son embouchure, sur une étendue de $10\,300^m$.

Les bois flottés sur la Jonte s'élèvent annuellement à environ 80 mètres cubes. Ce flottage ne sert qu'à l'approvisionnement de la ville de Milhau; il n'éprouve d'autres difficultés que celles qui résultent du défaut de pertuis dans les chaussées des moulins existans sur le cours de ce ruisseau. (335.)

L

LAIGNES. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui prend sa source près de Laignes, département de la Côte-d'Or, et qui se jette dans la Seine à Polizy, département de l'Aube.

La Laignes est flottable à bûches perdues, d
puis Molesme jusqu'à son embouchure, sur u
étendue de 20.000^{m}.

Il existe sur ce ruisseau cinq vannes destiné
au flottage; leur largeur est de 1^{m},80. (99.)

LALAIN ou POUY. (*Bassin de la Seine.*) Ruis
seau qui a sa source à Pouy, département de l'Aube
et qui se jette dans la Vannes entre Molinoud e
Foissy, département de l'Yonne. Il est flottable
bûches perdues depuis sa source jusqu'à son em
bouchure, sur une étendue de 11 000^{m}.

Le flottage se fait sur ce ruisseau au moyen d'u
barrage que l'on construit près de son confluen
dans la Vannes, et que l'on détruit lorsque le
du ruisseau est plein d'eau. (190.)

LANCRE ou THUISY. (*Bassin de la Sein*
Ruisseau du département de l'Aube, qui a sa sou
dans la forêt d'Othe et se jette dans la Vanne
Estissac. Il est flottable à bûches perdues de
Concise jusqu'à son embouchure, sur une éten
de 16 000^{m}.

Il existe sur ce ruisseau deux moulins à ch
desquels on a pratiqué une vanne destinée au
tage. (187.)

LANDION. (*Bassin de la Seine.*) Ruisse
département de l'Aube, qui prend sa source
gny et qui se réunit à la rivière d'Aube,
pont de Dollancourt.

Le Landion commence à être flottable à

perdues non loin de sa source : l'étendue du flottage est de 15 000^{m}. Les bois ont à traverser sept vannes de moulins, dont la largeur varie de 1^{m},16 à 2^{m},81 ; ces vannes et les autres ouvrages au moyen desquels le flottage a lieu, ont été exécutés en vertu d'un décret du 17 thermidor an 12 (5 août 1804.) (117.)

LANTERNE. (*Bassin du Rhône.*) Rivière du département de la Haute-Saône, qui prend sa source entre la Lanterne et Gromagny, et se jette dans la Saône à Conflandey. Elle commence à être flottable à bûches perdues à Ormoiches, et en trains à Mersuay.

La longueur de la partie flottable à bûches perdues est de	15 000^{m}
Et celle de la partie flottable en trains est de...	11 000
Total...	26 000.

Il existe sur la Lanterne cinq pertuis pour le flottage ; leur largeur varie de 3^{m} à 5^{m}.

On flotte annuellement sur cette rivière environ 200 milliers de merrain destiné pour Lyon. (385.)

LARAN. (*Bassin de l'Adour.*) Petite rivière qui descend de la montagne Dursoya et se jette dans l'Adour au-dessous d'Urt, département des Basses-Pyrénées. Elle est navigable sur une espace d'environ 14 998^{m} en remontant de son embouchure ; mais cette navigation n'a lieu qu'au moyen du flux et du reflux de l'Océan qui arrive dans le Laran

par l'Adour; elle sert à favoriser l'industrie et commerce des riverains, principalement des deu communes de Bardos et d'Urt. (365.)

LARDANIBIA. (*Bassin de l'Adour.*) Petite ri vière qui prend sa source dans les mamelons d Mouguerre, Hasparren et Villefranque, départe ment des Basses-Pyrénées, et se jette dans l'Adou au-dessus de Bayonne.

Le flux et le reflux de l'Océan se fait sentir dan cette rivière et y procure, sur une étendue d 10 000^{m}, une navigation qui n'est utile qu'aux pro priétaires riverains, particulièrement aux habitan de la commune d'Urcuit. (366.)

LAUCH. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du dépar tement du Haut-Rhin, qui prend sa source à Stein lebach dans la vallée de Lautenback, passe pa Bühl, Guebwiller, Issenheim, Merxheim, Gun delsheim et Herlisheim, et se jette dans la rivièr d'Ill au-dessous de Colmar. On flotte à bûches per dues sur la Lauch depuis sa source jusqu'au pont en pierre au-dessus de Guebwiller, sur une éten due de 16 000^{m}. Le flottage s'arrête à cette ville; il n'a lieu qu'au moment de la fonte des neiges. La quantité de bois flottée est annuellement d'en viron 6 000 stères. (3.)

LAUTER. (*Bassin du Rhin.*) Cette rivière a sa source dans la Bavière-Rhénane, au lieu dit Lauter bronn, à 3 000^{m} environ au-dessus du village de Hinterweyden-Thal; elle entre sur le territoir

français à Wissembourg, département du Bas-Rhin, et se jette dans le Rhin au-dessous de Neubourg, village dont la possession est contestée entre la France et la Bavière.

On flotte à bûches perdues sur la partie de la Lauter qui coule dans la Bavière, depuis Hinter-weyden-Thal jusqu'à Wissembourg, sur une étendue de 35 000^{m}. Le flottage continue également à bûches perdues, depuis cette dernière ville jusqu'à Lauterbourg, sur une longueur de 20 000^{m}, et rien ne s'opposerait à ce qu'il fût poussé jusqu'au Rhin.

Le nombre des écluses qui existent sur cette rivière au-dessus de Vissembourg est de dix; leur largeur est de 2^{m}. Il existe sur la partie inférieure un grand nombre de moulins qui ont tous des pertuis pour le passage des bois. (30.)

LAUZON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Aube, qui prend sa source près de Brevonne, et se jette dans l'Aube près de Nogent.

On flotte à bûches perdues sur ce ruisseau, depuis Brantigny jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 20 000^{m}. (121.)

LAVELINE. (*Bassin du Rhin.*) Petit ruisseau du département des Vosges, qui a sa source à Lauterupt, commune de Laveline, et qui se jette dans la Fave au-dessous de Bertrimoutier, vis-à-vis Neuvillers. Il est flottable depuis Lave-

line jusqu'à son embouchure, sur une étendue
3.000[m].

On flotte très peu de bois à brûler sur ce rui
seau; mais il sert à transporter annuellement
65 000 à 70 000 planches destinées pour Paris.

Le ruisseau de Laveline est très étroit par suj
d'anticipations; ce qui gène beaucoup le flottage
ce flottage a lieu à bûches perdues et en trains. (36

LAW. (*Bassin de l'Escaut.*) Rivière qui de
son origine à trois petits ruisseaux, dont les sourc
sont situées dans le département du Pas-de-Calai
la première près de Caucourt; la seconde près
Magnicourt et de Monchy, et la troisième à Diéva
Cette rivière traverse Béthune où elle commence
être navigable, passe près de la Gorgue et se jet
dans la Lys au-dessous de cette ville, département
du Nord.

La longueur de la partie navigable de la Law est, dans le département du Pas-de-Calais, de...	19 379[m]
Et dans celui du Nord, de..................	2 250
Total...	21 629

Cette navigation est artificielle; elle a lieu a
moyen d'écluses qui ont une largeur de 5[m],30.

La rivière de Law n'est généralement fréquent
que par de petits bateaux du port de deux à trent
tonneaux; les plus forts bateaux qu'on y voit, ma
rarement, sont du port de cinquante à soixant

tonneaux. C'est par cette rivière que s'approvisionnent les marchés de Béthune, Estaires et Merville, et que les expéditions de grains et graines grasses de toute espèce se font vers les différens points indiqués par les spéculations commerciales. Il descend en outre par la Law des bois et des fourrages, et il remonte des vins, des eaux-de-vie, des cendres de Hollande, des briques, etc. (79 —III.)

LAY. (*Bassin de la Lay.*) Rivière qui prend sa source à Saint-Pierre-du-Chemin, département de la Vendée, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans l'Océan, dans l'anse de l'Aiguillon, au-dessous de la Tranche. Elle commence à être navigable à Beaulieu, près de Mareuil. Sur les 33000^{m} navigables entre ce point et la mer, 12000^{m} au-dessous de Moricq appartiennent exclusivement à la navigation maritime.

Les objets dont cette rivière favorise le transport consistent, pour l'exportation, en bois de chauffage et de marine, charbons et graines céréales, et, pour l'importation, en vins et autres denrées.

Les plus grands bateaux qui fréquentent la rivière de Lay ont 24^{m},50 de longueur, sur 5^{m},25 de largeur. (315.)

LERS. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui prend sa source dans le département de l'Arriége, entre dans celui de l'Aude, vis-à-vis de Sainte-Colombe, en sort au-dessus de Sonac, y rentre ensuite près de

Lavail, en ressort enfin près de Molandier, traverse une partie du département de la Haute-Garonne, et se jette dans la Garonne à Saint-Caprais.

Un arrêté du Gouvernement du 15 brumaire an 10 (6 novembre 1801), déclare cette rivière flottable; il paraît même, d'après d'anciens actes, qu'elle l'était en 1720. Mais, quoique le volume d'eau soit plus que suffisant pour permettre le flottage pendant quatre ou cinq mois de l'année, il n'y a pas lieu à cause du grand nombre de barrages dont le lit du Lers est traversé, et qui sont sans pertuis. Ce flottage offrirait cependant un débouché très avantageux aux forêts de Belesta et du département de l'Arriége. (333.)

LEYGE, *v.* MARONNE.

LEYRE. (*Bassin du Leyre.*) Cette rivière prend sa source près de Tauriet, département des Landes, et se jette dans le bassin d'Arcachon, près du Teich, département de la Gironde. Elle est flottable dans ce dernier département depuis le pont de Beliet jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 30 000^{m}.

Le flottage est peu considérable sur cette rivière à cause de la difficulté qu'éprouve le transport des bois du bassin d'Arcachon à Bordeaux. Il ne sert, en général, qu'à l'approvisionnement de quelques forges situées sur le cours du Leyre; il a lieu en trains. (357.)

LEYRENNE. (*Bassin de la Loire.*) Petit ruisseau qui prend sa source au-dessus de Drouille, départe-

ment de la Creuse, et qui se jette dans le Taurion à Murat. L'étendue du flottage est de 7 600^{m}; il commence à Janaillac, et ne peut avoir lieu que pendant quatre mois de l'année; il se fait à bûches perdues. (286.)

LEZ, *v.* Canal du Lez.

LIEURRE. (*Bassin de la Seine.*) Rivière du département de l'Eure, qui a sa source dans la commune de Lorleau, un peu au-dessus de Lyons-la-Forêt, et se jette dans l'Andelle, à 1 500^{m} au-dessous de Charleval.

Cette rivière commence à être flottable à bûches perdues au-dessous de Lyons. Depuis ce point jusqu'à son embouchure, elle parcourt un espace de 14 392^{m}. Il existe sur cette partie de son cours vingt-deux pertuis, dont la largeur varie de 1^{m}50 à 2^{m}.

On flotte sur cette rivière environ 4 000 stères de bois par an; ils proviennent de la forêt de Lyons, et sont destinés pour Rouen. Le flottage a lieu pendant les mois d'août et de septembre, et il n'éprouve d'autres difficultés que celles qui résultent de la multiplicité des pertuis et des prises d'eau. (223.)

LIONNE. (*Bassin du Rhône.*) Petite rivière qui prend sa source près de Bouvantes, département de la Drôme, et qui se jette dans la Bourne, près de Saint-Thomas. Elle est flottable depuis Saint-Jean-en-Royans jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 5 400^{m}.

On flotte annuellement sur la rivière de Lionne

environ 150 mètres cubes de bois, qui proviennent de la forêt de Lente. Le flottage offre quelques difficultés à raison du peu de profondeur de la rivière et de ses nombreuses sinuosités; il se fait en trains. (400.)

LOING. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source dans le département de l'Yonne, près de Sainte-Colombe-en-Puisaye, et qui se jette dans la Seine, à Moret, département de Seine-et-Marne.

La navigation existait anciennement sur la rivière de Loing, depuis Montargis jusqu'à son embouchure, au moyen de pertuis accessoires établis aux moulins. Mais cette navigation difficile et dangereuse fut remplacée en 1724 par celle d'un canal, qui fut construit tantôt latéralement à la rivière, tantôt dans le lit même de la rivière. *V*. CANAL DE LOING.

La rivière de Loing sert en outre au flottage des bois depuis Saint-Fargeau, département de l'Yonne. Elle transporte annuellement environ 2 500 décastères de bois destinés à l'approvisionnement de Paris. (194.)

LOIR. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière, l'un des principaux affluens de la Sarthe, prend sa source à Cernay, département d'Eure-et-Loir, passe à Châteaudun, Vendôme, Montoire, Troo, La Chartre, Coëmont, Vaas, le Lude, La Flèche, Duretal, etc., et se jette dans la Sarthe, au-dessous de Briolay, département de Maine-et-Loire.

Le Loir commence à être flottable à Poncé, au confluent de la Braye, et navigable à Coëmont,

près de Château-du-Loir, département de la Sarthe.

La longueur de la partie flottable est de....... 28 000^{m}
Et celle de la partie navigable est de........ 113 894.

La navigation n'existe sur le Loir qu'au moyen d'écluses ou portes marinières : elles sont au nombre de trente-neuf, et leur largeur varie de 4^{m},50 à 5^{m}. (305—VI.)

LOIRE. (*Bassin de la Loire.*) C'est l'un des principaux fleuves de la France ; il prend sa source au mont Gerbier, près de Sainte-Eulalie, dans le département de l'Ardèche.

Les lieux les plus remarquables que la Loire arrose sont Balbigny, Roanne, Digoin, Bourbon-Laney, Decize, Nevers, La Charité, Pouilly, Cosne, Neuvy, Briare, Gien, Châteauneuf, Combleux, Orléans, Beaugency, Saint-Dié, Blois, Amboise, Mont-Louis, Tours, Laugeais, Montsoreau, Saumur, Saint-Mathurin, les Ponts-de-Cé, Chalonne, Ingrande, Ancenis, Oudon, Nantes, Coueron, le Pellerin, Paimbœuf et Saint-Nazaire. Elle se jette dans l'Océan, au-dessous de cette dernière ville.

La Loire commence à être flottable à Retournac (Haute-Loire), et navigable à la Noirie (Loire.) Depuis ce dernier point jusqu'à Roanne, sur une étendue de 72 000^{m}, la navigation n'a lieu qu'à la descente.

La longueur du flottage est de.............. 51 500^{m}
Celle de la navigation est de................ 812 769.

De Retournac à la Noirie et à Saint-Rambert, le flottage se fait en trains, et sert au transport des sapins destinés à la construction des bateaux. Le flottage pourrait commencer au village de Couhon, à quelque distance au-dessus du Puy ; mais il n'a pas lieu. D'après des notes historiques du pays de Velai, il paraît qu'antérieurement à l'année 1559, le flottage commençait à la forêt de Bauzon, à environ 12 000^{m} de la source de la Loire ; mais, depuis cette époque, il n'a plus été question de flottage sur cette partie de la Loire.

A la Noirie et à Saint-Rambert on charge des charbons de terre destinés pour Paris et pour les divers départemens traversés par la Loire. Saint-Rambert est le lieu où se construisent les bateaux qu fréquentent la Loire. Avant la révolution, le nom bre de ces bateaux était environ de 1 200 par ar aujourd'hui ce nombre est plus que doublé. Les b teaux lancés sur la Loire à Saint-Rambert y reç vent un chargement de charbon. On les cond jusqu'à Roanne, où la Loire, présentant un j grand volume d'eau, permet de reverser la ch d'un bateau sur deux autres en augmentatio celle qu'ils ont eue primitivement. Les bateaux, la charge s'est ainsi augmentée, peuvent recev Briare un nouvel accroissement de moitié.

On construit à Nantes, pour le commerce, de mens portant jusqu'à neuf cents tonneaux ; m bâtimens, et ceux même de trois cents tonneau

fois descendus à Paimbœuf, ne remontent à Nantes que très rarement et sur lest. En raison des passes à franchir, on les charge et on les décharge à Paimbœuf et à Saint-Nazaire, au moyen de gabares portant depuis quarante jusqu'à cent cinquante tonneaux.

On a établi récemment sur la Loire un service de bateaux d'une nouvelle espèce, dits *accélérés*, qui vont de Nantes à Orléans, à jour fixe; ils font ordinairement ce trajet en quinze jours.

La hauteur moyenne des eaux de la Loire varie de 1m,95 à 2m,90. Ce fleuve n'offre pas de bassin constant pour la navigation; le déplacement des sables d'un bord sur l'autre fait varier à chaque crue le chemin que doivent suivre les bateaux. Les eaux de la Loire étant, en général, peu encaissées, il a fallu, dans le double but de les réunir en temps de sécheresse et de les contenir lors des grandes crues et des débâcles de glaces, construire à droite et à gauche du lit de ce fleuve des digues ou levées qui en dirigent le cours, et qui garantissent les propriétés riveraines des ravages dont elles étaient menacées. Ces levées ont communément 7m de hauteur, 8m d'épaisseur à leur sommet, et sont revêtues, dans les parties les plus exposées au choc des eaux, de maçonnerie en pierre sèche nommée *Perré*. Le pied de ces levées est défendu des affouillemens, tant par des bâtis de pieux que par des jetées en moellons.

La formation des bancs ou grèves, qui étaient un obstacle presque insurmontable pour les bateaux, a

donné lieu également à la construction de ba
à fleur d'eau, qui ont pour objet de reporter l
rant contre ces bancs et d'en opérer la destru

Tout ce qui avait rapport à la construction
réparation et à l'entretien de ces différens ouv
formait, avant la révolution, une adminis
spéciale désignée sous le titre de *Turcies et Le*
la Loire. Cette administration a été réunie e
à celle des Ponts-et-Chaussées.

La navigation n'est en pleine activité sur la
que pendant sept à huit mois de l'année; le r
temps, elle est contrariée, soit par le manque
soit par les crues ou les glaces, qui sont ass
quentes. (262—VI.)

LOIRET. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière
sa source dans le département auquel elle a
son nom, au château de la Source, à une lie
dessus du pont d'Olivet, et se jette dans la Lo
dessous de Saint-Mesmin.

Un arrêté du préfet du 15 floréal an 12 (
1804) a déclaré le Loiret navigable depuis les
lins dits de la Chaussée-Inférieure, 640ᵐ en
du pont de Saint-Mesmin, jusqu'à son embou
sur un espace de 3 760ᵐ. Cette navigation se
à l'exportation des farines des moulins de la Ch
Inférieure. Le Loiret sert en outre de gare,
temps des glaces, aux bateaux qui se trou
Orléans; ils remontent cette rivière, pour s'a
jusqu'au pont de Saint-Mesmin.

Depuis le pont d'Olivet jusqu'à la Chaussée-Inférieure, il existe trois barrages principaux et dix-neuf moulins à farine, à papier ou à chamois. (272.)

LOT. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière est un des principaux affluens de la Garonne; elle prend sa source près de Bleymard, département de la Lozère, passe à Entraigues, Agres, Livignac, Bouilliac, Cajarc, Luzech, Cahors, Puy-Lévêque, Villeneuve d'Agen, et se jette dans la Garonne, sous Aiguillon, département de Lot-et-Garonne.

Le Lot présente un développement de 295 000^{m} depuis Entraigues, point où il commence à être navigable, jusqu'à son embouchure. Il est flottable à bûches perdues dans le département de l'Aveyron, sur une longueur de 13 500^{m} depuis Saint-Laurent de Rivedolt jusqu'à Saint-Genies. Ce flottage ne sert qu'à l'approvisionnement de cette dernière ville.

Il existe sur le cours du Lot vingt-six écluses dont la largeur est de 4^{m}. La longueur des plus grands bateaux qui parcourent le Lot est de 24^{m}; leur largeur est de 2^{m}20; et leur tirant d'eau, de 1^{m}. (339—IV.)

LOUE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière a sa source à 3 000^{m} d'Aubonne, dans le bois dit le Larroux, département du Doubs, et se jette dans le Doubs, à 4 400^{m} en aval du pont de Parcey, département du Jura.

Le flottage commençait autrefois sur cette rivière à Port-Lesney; mais il n'a plus lieu aujourd'hui

qu'à partir de Cramans, parce qu'entre ces de
points il existe quatre moulins qui manquent
pertuis. De Cramans à Chamblay, sur une longue
de 9 600m, le flottage ne se fait que par les grand
eaux ; depuis Chamblay jusqu'à l'embouchure, s
une étendue de 22 600m, il a lieu en tout temp

Les bois de toute espèce, qui descendent la Loü
proviennent des montagnes du département
Doubs et de la partie du Jura qui en est voisine,
s'en fait un commerce considérable, que l'on évalu
par année, à environ 11 000, ou 12 000 mèt
cubes. Ils sont destinés pour les départemens mé
dionaux.

Il existe sur la Loüe deux pertuis, situés, l'un
Ounans, et l'autre à Parcey ; leur largeur est
7m,30. Le flottage se fait en trains sur la Loü
(392.)

LOUP. (*Bassin du Loup.*) Rivière qui prend
source auprès d'Andon, département du Var,
qui, sans sortir de ce département, passe près
Cipières, Greolières, Courmes, Gourdon, Le I
et Villeneuve, et se jette dans la Méditerranée,
environ 2 500m au-dessous de ce dernier village.

Le cours du Loup est de 45 400m. Cette rivi
est flottable à bûches perdues, depuis Le Bar jusq
la mer, sur une étendue de 17 000m. Le flottage
peut avoir lieu, ni dans les basses eaux, ni dans
grandes crues, mais seulement dans les ea
moyennes.

On flotte annuellement sur cette rivière environ 200 mètres cubes de bois de pin, que l'on débite en planches aux scieries de Villeneuve. (439.)

LOZE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source à la fontaine de la Combe-de-Drée, et qui se jette dans la Brenne, au-dessous des Laumes, territoire de Venarrey.

On a flotté à bûches perdues sur ce ruisseau depuis Drée jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 41 000^{m}; mais depuis trente-six ans on ne s'en sert plus pour cet usage. Le bois qu'on transportait anciennement à Paris par cette voie est maintenant consommé par les différentes forges du pays. (172.)

LOZEIN ou HOZAIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Aube, qui prend sa source au-dessus de Lantages, et qui se jette dans la Seine à Villeport, près de Breviaude. Il est flottable à bûches perdues depuis Rumilly jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 20 000^{m}.

Il existe sur ce ruisseau deux moulins, qui ont chacun une vanne de 1^{m},50 de largeur, destinée au flottage. (107.)

LOZERAIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui a sa source à la fontaine de la Combe-de-Saint-Mesmin, et qui se jette dans la Brenne, au-dessus de Lepinouze, territoire de Venarrey.

On a flotté à bûches perdues sur ce ruisseau de-

puis Avoine jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 32 600^{m}. Les bois sont aujourd'hui consommés dans le pays. (170.)

LUZÉGE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source au lieu dit *Le Bourg*, département de la Corrége, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans la Dordogne vis-à-vis l'ancienne abbaye de Valette.

La Luzége est flottable à bûches perdues depuis le pont des Boniges, commune de Moustier-Ventadour, sur une étendue d'environ 50 000^{m}. (348.)

LYS. (*Bassin de l'Escaut.*) Cette rivière prend sa source à Lisbourg, département du Pas-de-Calais; elle traverse le département du Nord, entre en Belgique et se jette dans l'Escaut à Gand. Elle commence à être navigable à Aire (Pas-de-Calais). Depuis ce point jusqu'à Wervick, limite de la France, elle parcourt un espace de 65 470^{m}. La pente de cette rivière est d'environ 0^{m},145 par kilomètre, depuis Aire jusqu'au confluent de la Deule; et de ce confluent à Wervick, elle est de 0^{m},07 par kilomètre.

La navigation est artificielle sur la Lys; elle a lieu au moyen de sept écluses; leur largeur est de 5^{m},25; la profondeur d'eau varie de 1^{m},50 à 2^{m}.

La partie supérieure de la Lys jusques et compris le sas de Merville, sur une étendue de 20 860^{m} est dans les attributions du ministre de la guerre. Cette rivière, depuis Armentières jusqu'à Wervick,

sert de ligne de démarcation entre la France et la Belgique. L'écluse de Commines appartient à la Belgique, et la manœuvre de cette écluse n'est pas toujours en harmonie avec celle des écluses supérieures; ce qui occasionne de fréquentes inondations.

On transporte par la Lys des pierres à chaux, des cendres pour engrais, des vins, des huiles, etc. La navigation est très active.

Depuis la limite de la France jusqu'à Gand, la Lys offre un développement d'environ 90 000^m. (72 —III.)

M

MADON. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui prend sa source au-dessus de Mirecourt, département des Vosges, et se jette dans la Moselle à Pont-Saint-Vincent, département de la Meurthe.

On ne flotte sur cette rivière qu'à de très longs intervalles, et encore n'est-ce que dans la partie comprise dans le département de la Meurthe, sur une étendue d'environ 32 000^m. Le flottage a lieu à bûches perdues. (33.)

MAGEL. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département du Bas-Rhin, qui a sa source près la Croix-Rouge, vers la limite du Ban-de-la-Roche, dans la banlieue d'Obernay, et se jette dans la Bruche à 4000^m au-dessous du moulin de Mollkirch.

La Magel est flottable à bûches perdues, depuis

le premier étang de Chasse à 2000ᵐ de sa source jusqu'à son embouchure, sur une étendue d 14400ᵐ. Elle sert à transporter annuellement en viron 16000 stères de bois de chauffage, dont l majeure partie est destinée pour Strasbourg.

Le flottage éprouve des difficultés sur la Magel tant à cause des rochers qui encombrent le lit d cette rivière qu'à cause du défaut d'entretien de étangs de Chasse.

Il existe sur le cours de la Magel un grand nombr de barrages de prise d'eau pour le service des mou lins, ainsi que pour l'irrigation des prairies environ nantes. (14.)

MARNE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source près de Langres, département de la Haute-Marne; elle commence à être navigable dans l même département à Saint-Dizier, et se jette dans l Seine à Charenton.

Les principaux lieux arrosés par la Marne son Langres, Chaumont, Joinville, Saint-Dizier, Vitry Châlons, Épernay, Dormans, Château-Thierry Nogent-l'Artault, La Ferté-sous-Jouarre, Meaux Lagny, Pont-de-Saint-Maur et Alfort. Les départe mens qu'elle parcourt sont ceux de la Haute-Marne de la Marne, de l'Aisne, de Seine-et-Marne, d Seine-et-Oise et de la Seine.

La longueur de la partie navigable de la Marn est de 342177ᵐ. Après l'achèvement du canal d

Saint-Maur, cette étendue sera réduite à 330 827^{m}, y compris le trajet du canal.

Il existe sur cette rivière vingt-trois pertuis, dont la largeur varie de 7^{m} à 24^{m}.

La Marne sert au transport d'une grande partie de ce qui est nécessaire à la consommation de la capitale, et principalement des bois à brûler, des bois de charpente et de sciage, des charbons, des fers, des pierres à plâtre, meules, blés, farines, orge, avoine, foins, vins, etc. (196—XII.)

MARNÉ. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang du Goulot, et qui se jette dans le ruisseau d'Aussois, entre le moulin de Chaumigny et l'étang de Marné, à l'embouchure du ruisseau de Doré.

Ce ruisseau est alimenté par les deux étangs du Goulot et de Marné; son lit est rempli de roches, et est à sec pendant l'été.

Il est flottable à bûches perdues sur toute son étendue, qui est de 4 900^{m}. Il sert à transporter annuellement de 9 300 à 13 960 stères de bois. (151.)

MARONNE ou LEYGE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source près de Salers, département du Cantal, et débouche dans la Dordogne au moulin du Pradel, près Argental, département de la Corrèze. Elle est flottable depuis la commune de Saint-Julien-aux-bois (Corrèze), jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 25 000^{m}.

Le flottage a lieu du mois d'octobre au mois
mars; il se fait à bûches perdues. (350.)

MARTELÉ. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau
département de la Nièvre, qui prend sa source
l'étang de Martelé, et se jette dans le Verdun,
pont Maubert, après un cours de 4 600m. Il est fl
table à bûches perdues sur toute son étendue.

Le Martelé est alimenté par trois étangs; ses bor
sont couverts de bois, et difficiles à suivre. (140.)

MATH. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau qui prend
source à l'étang de la Perche, dans le départeme
de la Meuse, et qui se jette dans la rivière de M
selle, au-dessous du village d'Arnaville, départ
ment de la Meurthe.

Ce ruisseau commence à être flottable au-desso
du moulin de la Perche; depuis ce point jusqu'à so
embouchure, il a un développement de 38 000m.

Le flottage a diminué depuis quelques années su
ce ruisseau; il n'est plus actuellement que d'enviro
4 000 stères de bois par année; il se fait à bûch
perdues.

Il existe quinze moulins sur le Math; la larget
des pertuis affectés au flottage varie de 1m,11
1m,82. (45.)

MAUDE. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui pren
sa source dans l'étang de Maude, entre les com
munes de Faux et de Gentioux, département de l
Creuse, et qui se jette dans la Vienne à l'Artige
département de la Haute-Vienne.

La Maude est flottable à bûches perdues, depuis Saint-Martin-Château, département de la Creuse, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 38 800m.

On flotte annuellement sur cette rivière environ 2 870 stères de bois destinés à la consommation de la ville de Limoges.

Il existe sur la Maude seize digues sans pertuis. (281.)

MAYENNE, (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière prend sa source à Maine, près de la Lacelle, département de l'Orne. Elle commence à être flottable à Saint-Jean, au confluent de l'Ernée, et navigable à Laval, département de la Mayenne. Elle se jette dans la Loire à Bouche-Maine (Maine-et-Loire.)

La longueur de la partie flottable est de......	10 000m
Et celle de la partie navigable est de........	94 710

Il existe sur le cours de la Mayenne trente-sept écluses ou portes marinières, au moyen desquelles la navigation a lieu. Leur largeur varie de 4m,50 à 5m.

Les objets au transport desquels sert la Mayenne consistent en grains, vins, sels, résines, goudrons, chanvres, lins, charbons de terre, faïence, poterie, matériaux pour bâtir, bois de marine, de construction et de chauffage. (301—VI.)

MELIZEY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yonne, qui prend sa source à Melizey, et se jette dans l'Armançon, près de Tanlay.

Ce ruisseau, flottable autrefois sur tout son c
n'est plus employé à cet usage, depuis qu'on a
de flotter sur la partie supérieure de l'Arma
(177.)

MERDERET. (*Bassin de la Douve.*) Peti
vière qui prend sa source à Huberville, près c
lognes, département de la Manche, et qui
sortir de ce département, se jette dans la Dou
l'Isle-Marie.

Le Merderet est navigable douze à quinze jou
mois, aux marées de vives eaux de pleine
nouvelle lune, depuis la chaussée de la Fière ju
son embouchure, sur une longueur de 6 000^{m}.(

MEU. (*Bassin de la Vilaine.*) Petite rivièr
se jette dans la Vilaine, un peu au-dessus de
treau, département d'Ille-et-Vilaine. Elle n'es
vigable que sur un espace de 5 000^{m}, en remo
depuis son embouchure. (256.)

MEURTHE. (*Bassin du Rhin.*) Les sourc
la Meurthe sont dans le département des Vo
1° à la fontaine Charlemagne, commune du Va
pour la branche droite; 2° et à Chemalique,
mune du Ban-sur-Meurthe, pour l'autre bra
Ces deux branches se réunissent au-dessous du
de Sandrouville, à 10 000^{m} environ des sou
Le flottage commence dans le même départem
Plainfaing et la navigation a lieu depuis N
jusqu'au-dessous de Frouard, département d
Meurthe, où cette rivière se réunit à la Mosel

La longueur du flottage est de.............	129 000^m
Celle de la navigation n'est que de.........	11 000.

Il existe entre Plainfaing et Nancy quatre-vingt-six moulins à travers les barrages desquels sont des pertuis pour le flottage; leur largeur est de 2^m à 4^m.

La longueur des bateaux qui fréquentent la Meurthe est de 25 à 30^m. Leur largeur est de 3^m à 3^m,50 : ils prennent un tirant d'eau de 0^m,60.

Les bois se transportent sur la Meurthe par flottes; elles se construisent au port de Raon-l'Étape, d'où elles descendent à Lunéville, Saint-Nicolas, Nancy et jusqu'à Pont-à-Mousson par la Moselle; elles sont annuellement de cinq cents environ, portant ensemble, savoir :

Planches de sapin......................	1 000 000
Pièces de bois de construction...........	6 000
Stères de bois de chauffage..............	2 000.

Le bois de chauffage est, pour la majeure partie, consommé par les usines existant sur le cours de la Meurthe, depuis sa source jusqu'à Nancy, de manière qu'il en arrive peu dans cette ville. (34 -VIII.)

MEUSE. (*Bassin de la Meuse.*) Cette rivière a sa source au village de Meuse, département de la Haute-Marne; elle commence à être navigable à Verdun, département de la Meuse; de là elle passe

14

à Stenay, Sedan, Mézières, Charleville, Fumay
Givet; elle quitte la France au-dessous de cett
dernière ville pour entrer en Belgique, et se jett
dans la mer du Nord en Hollande, non loin d
l'île Walcheren.

La longueur de la partie navigable de la Meuse, depuis Verdun jusqu'à la frontière de France, est de..................................	209 600^{m}.
Depuis la frontière jusqu'à l'embouchure de la Meuse, son cours est d'environ............	300 000.

Il existe sur la Meuse à Sedan deux écluses, don une est sans chute; leur largeur est de $6^{m},82$; elle ont été construites, ainsi qu'un petit canal de dérivation, pour éviter le passage dangereux d'un ancien pertuis. *V.* Canal de Sedan.

Les plus grands bateaux qui parcourent cette rivière ont $43^{m},50$ de longueur et $3^{m},90$ de largeur; ils tirent $1^{m},30$ d'eau.

La Meuse sert à transporter de la pierre, des bois, des grains, de la laine et de la houille. (54 — VII.)

MIDOUZE. (*Bassin de l'Adour.*) La Midouze est le nom que prennent les rivières de Midou et de Douze à leur réunion à Mont-de-Marsan, département des Landes. Elle est navigable depuis cette ville jusqu'au-dessous de Tartas, où elle se jette dans l'Adour.

La longueur de la navigation est de 43 000^{m}.

Cette rivière sert à transporter à Bayonne les eaux-de-vie d'Armagnac. (359 — I.)

MIGNON. (*Bassin de la Sèvre-Niortaise.*) Cette rivière a sa source à Saint-Martin-d'Auge dans la forêt de Chizé, département des Deux-Sèvres. Elle est navigable sur une longueur de 15 000^{m}, depuis Port-de-Jouet (Deux-Sèvres) jusqu'à son embouchure dans la Sèvre-Niortaise en face de Dampvix, département de la Charente-Inférieure. (318—II.)

MINAGE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Minage, d'où il a tiré son nom, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, au-dessous du moulin du Palus et en face du port de Blaizy. Il est flottable à bûches perdues depuis son origine jusqu'à son embouchure, sur une espace de 3 060^{m}. La quantité de bois flotté annuellement varie de 9 300 à 13 960 stères.

Le Minage tarit en été. (142.)

MODER. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département du Bas-Rhin, qui a sa source près de Zittersheim et se jette dans le Rhin au-dessous du Fort-Louis : autrefois l'embouchure de cette rivière était près de Drusenheim.

La Moder est flottable à bûches perdues sur une étendue de 30 000^{m}, depuis Wingen jusqu'à Haguenau : on ne flotte plus depuis long-temps sur la partie de cette rivière qui est au-dessous d'Haguenau. Cette partie, qui présente jusqu'au Rhin

un développement de 25 000ᵐ, pourrait facilement être disposée de manière à servir au flottage et même à la navigation.

Il existe sur tout le cours de la Moder un grand nombre d'usines qui ont toutes des pertuis destinés au flottage.

La quantité moyenne des bois transportés par cette rivière s'élève annuellement de 4 000 à 6 000 stères. (20.)

MOGNE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Aube, qui prend sa source au hameau de Fay et se jette dans le Lozein près de Sainte-Reine.

La Mogne est flottable à bûches perdues depuis Lirey jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 13 000ᵐ. (108.)

MOINES. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source dans l'étang des Moines, et se jette dans la rivière d'Yonne, entre l'étang d'Yonne et les étangs de Belle-Perche.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues, depuis la chaussée de l'étang des Moines jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 200ᵐ.

La quantité de bois flotté annuellement sur le ruisseau des Moines, varie de 1 470 à 1 960 stères. Ce ruisseau est à sec en été. (124.)

MOLLE. (*Bassin de la Molle.*) Rivière du département du Var, qui prend sa source à la mon-

tagne qui avoisine le village de Bormes; elle traverse les territoires de la Molle et de Cogolin, et se jette dans la mer Méditerranée au fond du golfe de Grimaud, après un développement de 27 000^{m}.

La Molle est flottable à bûches perdues, depuis les Campeaux jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 25 000^{m}. Mais le flottage ne peut avoir lieu que lorsque le volume de ses eaux a été accru par les pluies.

La quantité de bois flotté annuellement sur cette rivière et sur la Pertuades, un de ses affluens, est de 350 à 400 mètres cubes. Ces bois sont destinés à être réduits en planches et transportés de Saint-Tropez dans les ports de Toulon et de Marseille. (429.)

MONTAGNE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Montagne et qui se jette dans le ruisseau de Verdun au pont Maubert. Il est flottable à bûches perdues sur toute l'étendue de son cours, qui est de 6 400^{m}. (138.)

MONTBOUCHER. (*Bassin de la Loire.*) Petit ruisseau qui prend sa source à la Brugère et se jette dans la Vige, département de la Creuse. Il est flottable à bûches perdues sur une étendue de 1 500^{m}, depuis le moulin de Chargnac. (288.)

GRAND MORIN. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source à Courgivaux, département de la Marne, et qui se jette dans la Marne à Condé, département de Seine-et-Marne.

La longueur de cette rivière depuis Tigeau point où elle commence à être navigable, jusqu' lieu de son embouchure, est de 14 000m. Il exi sur son cours dix pertuis qui ont une largeur 4m,33.

Le Grand Morin sert au transport des bois de forêt de Crécy et des denrées du pays. (207—XI

MORTAGNE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière c prend sa source dans les montagnes des Vosge et qui se jette dans la Meurthe entre Mont et Mc tagne, département de la Meurthe.

Cette rivière est flottable depuis Saint-Pieri mont, limite des départemens des Vosges et de Meurthe, jusqu'à son embouchure, sur une lo gueur de 21 000m.

On ne flotte sur la Mortagne qu'à bûches pe dues et à de longs intervalles.

Il existe sur cette rivière six moulins dont pertuis ont une largeur qui varie de 1m,58 à 2m, (43.)

MOSELLE. (*Bassin du Rhin.*) Grande rivi qui prend sa source au-delà de Bussang, au pi de la côte de Taye, dans un pré à droite de route de Bar-le-Duc à Basle, près de la limite d départemens des Vosges et du Haut-Rhin, et se jette dans le Rhin à Coblentz.

Le flottage commence près de Dommartin 5 000m au-dessus de Remiremont, départem

des Vosges, et la navigation commence à Frouard, département de la Meurthe.

La longueur de la partie flottable est de......	149 000^{m}
Et celle de la partie navigable depuis Frouard jusqu'à la frontière est de....................	115 281
Depuis la frontière jusqu'à Coblentz, la Moselle coule sur le territoire prussien et présente un développement de........................	242 582.

Il existe des pertuis de flottage dans les ventelleries des moulins de Toul, Gondreville, Fontenoy, Villey, Saint-Étienne, Liverdun et Frouard. Il y a dans l'intérieur de la ville de Metz un sas, qui a 56^{m} de longueur entre les portes, et 5^{m},75 d'ouverture entre les bajoyers. Les plus grands bateaux qui fréquentent cette rivière ont de 25^{m} à 32^{m} de longueur, et tirent jusqu'à 1^{m},79 d'eau.

Le flottage est entravé jusqu'à Épinal par des bancs de gravier très étendus, qui existent sur plusieurs points de la rivière, ainsi que par quelques barrages construits pour l'irrigation des prairies, et qui sont dépourvus de pertuis. On évalue à 2800 stères les bois qu'on flotte annuellement sur la Moselle pour l'approvisionnement de la ville d'Épinal.

On transporte par cette rivière beaucoup de bois de construction et de planches de sapin, ainsi que des vins, tant du pays que du Midi, des fers, de la houille, de la quincaillerie et des ardoises, qui de Trèves remontent jusqu'à Thionville, Metz et Nancy. (31—VIII.)

MOSSIG. (*Bassin du Rhin.*) Cette rivière a ses sources dans les Vosges, à 8 000m au-dessus du village de Wangenbourg, département du Bas-Rhin, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans le canal de la Bruche, au-dessous du village de Soultz-les-Bains.

Le flottage commence aux sources de la Mossig, et s'arrête à Romanswiller, après un développement de 17 300m. Il pourrait, si l'on en avait besoin, être continué jusqu'au canal de la Bruche, sur une étendue de 18 770m. Il se fait à bûches perdues, et n'a lieu que tous les deux ou trois ans. Pour faciliter l'opération, on réunit les eaux de la rivière dans deux bassins formés par des retenues, et situés, l'un dans la forêt de Wangenbourg, près des sources de la Mossig, et l'autre à Frédeneck, entre Wangenbourg et Romanswiller.

Il existe sur le cours de la Mossig trois moulins, qui ont des pertuis destinés au flottage; leur largeur varie de 2m,30 à 2m,60. (16.)

MOTTE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de la Motte, et qui se jette dans la Proye, à 580m au-dessus de l'embouchure de cette rivière dans l'Yonne. Il est flottable à bûches perdues sur toute son étendue, qui est de 3 900m.

Le flottage est presque nul sur ce ruisseau, dont le cours est bordé de rochers difficiles à parcourir. (127.)

N

NESTE. (*Bassin de la Gironde.*) Torrent du département des Hautes-Pyrénées, qui prend sa source dans les Pyrénées, au fond des vallées d'Aure et de Louron, et se jette dans la Garonne, près de Monrejeau, sur la limite du département de la Haute-Garonne.

La Neste est flottable en trains depuis Ancizan jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 39 760^{m}. Le flottage n'est interrompu sur ce torrent que dans la saison des glaces; mais il éprouve des difficultés, tant à cause des nombreux barrages ou digues de moulins que les bois sont obligés de franchir, qu'à cause des blocs de rochers qui obstruent le lit de la Neste. (328.)

NETZENBACH. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du département du Bas-Rhin, qui a sa source dans la partie des Vosges appelée Côte de la Basse-Bruche, près du village de Viche, et se jette dans la rivière de Bruche, au hameau de Netzenbach.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 10 600^{m}. (12.)

NIVE. (*Bassin de l'Adour.*) Cette rivière, qui coule dans le département des Basses-Pyrénées, a sa source à Berehobie, dans la montagne d'Iropel; elle passe à Saint-Jean-de-Pied-de-Port, Cambo, Ustaritz, et se jette dans l'Adour, à la sortie de Bayonne,

à environ 100^{m} au-dessous du pont du Saint-Esprit. Elle est flottable depuis le confluent du torrent Laurhibarre, à 2 500^{m} au-dessous de Saint-Jean-de-Pied-de-Port, jusqu'au-dessus de Cambo, sur une longueur de 54 000^{m}; et elle est navigable depuis ce dernier point jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 19 000^{m}.

Il existe au-dessus de Cambo six passelis d'une largeur de 6^{m}.

Le flottage sur la Nive a principalement pour objet le transport des avirons destinés à la marine royale et au commerce; leur nombre est annuellement de treize à quatorze mille.

Les vins, les huiles et les laines d'Espagne arrivent à Bayonne par cette rivière.

La Nive coule d'Ossès à Itxatsou, entre deux montagnes escarpées, et les difficultés de ce trajet sont très grandes à cause des rochers et des écueils entre lesquels le courant se trouve souvent resserré, et forme des contours très multipliés. (367—I.)

NIVELLE. (*Bassin de la Nivelle.*) Rivière qui prend sa source en Espagne aux montagnes dites d'Urdache, entre sur le territoire de France un peu au-dessus d'Ainhoüe, département des Basses-Pyrénées, et a son embouchure dans l'Océan à la rade de Saint-Jean-de-Luz. Elle est navigable au moyen de la marée, depuis Ascain jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 9 998^{m}. (368.)

NOTÉ ou SAINT-MARDS. (*Bassin de la Seine.*)

Ruisseau du département de l'Aube, qui prend sa source à Chaillouet, au-dessus de Saint-Mards, et qui se jette dans la rivière de Vannes, près de Paisy-Caudon.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues depuis Saint-Mards jusqu'à son embouchure, sur un espace de 14 000^{m}.

Les bois qui flottent sur la Note ont à traverser neuf vannes, dont la largeur varie de 1^{m},30 à 1^{m},63. (188.)

O

OGNON. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source à Saint-Sulpice, dans le département de la Vendée, et qui se jette dans le lac de Grand-Lieu, département de la Loire-Inférieure.

L'Ognon est navigable depuis le pont Saint-Martin jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 6 000^{m}. (311.)

OISE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source près de Rocroy, département de l'Aisne; elle commence à être flottable dans le même département à Bautor, et navigable à Chauny; elle se jette dans la Seine à Conflans, département de Seine-et-Oise.

La longueur de la partie flottable est de	14 000^{m}
Et celle de la partie navigable est de........	121 545.

La navigation de l'Oise est extrêmement impor-

tante, puisque c'est par cette rivière que s'établit la communication du canal de Saint-Quentin et de tous les canaux du Nord avec la Seine. Le Gouvernement s'occupe sans relâche des moyens d'améliorer la navigation de cette rivière, qui est loin de présenter sur toute son étendue et en toute saison la profondeur d'eau qu'exigeraient les relations commerciales. On a déjà construit à Sempigny un barrage éclusé et une écluse, dont l'objet est de procurer une hauteur d'eau suffisante à la partie supérieure de l'Oise. Le barrage éclusé offre à la rivière un débouché de 24^{m}, divisé en trois passages de 8^{m} chacun, lesquels sont séparés par des piles en maçonnerie, et bordés par des culées de même nature. Le sas éclusé, qui rachète la retenue du barrage, a 6^{m},50 de largeur, comme les sas du canal Crozat.

Les plus grands bateaux qui naviguent sur l'Oise ont jusqu'à 43^{m} de longueur sur 8^{m} de largeur, et peuvent porter de sept à huit cents milliers; mais pour que leur charge soit complète, il faut que la rivière présente partout une profondeur d'eau d'un mètre quatre-vingts centimètres au moins. (212—XII.)

ORB. (*Bassin de l'Orb.*) Rivière du département de l'Hérault, qui prend sa source près du hameau de Saint-Martin-d'Orb, et se jette dans la Méditerranée, à 2 000^{m} du poste de Saint-Geniès.

Cette rivière commence à être flottable à bûches perdues près de Bédarrieux, et elle est navigable depuis le bac de Serignan jusqu'à la mer.

La longueur de la partie flottable est de..... 80 010^{m}
Celle de la partie navigable est de.......... 5 000.

Quoique l'Orb soit flottable lors des crues depuis Bédarrieux, cependant on n'emploie pas ce moyen de transport, parce que presque tous les bois qui croissent dans les montagnes avoisinant cette rivière, sont des chênes verts qu'on ne peut faire flotter à cause de leur grande pesanteur spécifique, qui est de 0 994.

Le canal du Midi communique à la rivière d'Orb, et la traverse auprès de Beziers. (376.)

OREUSE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yonne, qui prend sa source à Thorigny, et qui se jette dans la rivière d'Yonne à la chapelle de Sixte.

On ne flotte plus sur ce ruisseau depuis l'année 1789. Le flottage ne pourrait y être rétabli qu'au moyen de frais trop considérables pour la petite quantité de bois qui y passerait. (193.)

ORGES. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Haute-Marne, qui prend sa source à la fontaine au-dessus d'Orges, et qui se jette dans la rivière d'Aujon, au-dessous de Pontlaville.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues et en trains depuis le village d'Orges jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 2 500^{m}. Il sert principalement au transport des bois de marine. (115.)

ORNAIN ou **ORNE.** (*Bassin de la Seine.*) Cette

rivière prend sa source dans le département de la Haute-Marne, près le village de La-Neuville-aux-Bois, et se jette dans la Saulx, à 500m au-dessous d'Estrepy, département de la Marne.

Le flottage a lieu sur l'Ornain pendant six à sept mois de l'année; il se fait en trains, partie dans le lit de la rivière, et partie dans les canaux de moulins qui en sont dérivés, sur un premier développement de 14 000m, depuis Bar-le-Duc (Meuse), jusqu'à 2 000m au-dessous du village de Laymont. Là commence un canal alimenté par l'Ornain, et qui aboutit à la rivière de Chée, au-dessus d'Alliancelles. *V.* Canal de Revigny. Après avoir suivi ce canal, les trains entrent dans la rivière de Chée, et rentrent dans l'Ornain par le canal de la Planche-Coulon. Depuis ce dernier point, le flottage continue sur l'Ornain jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 10 466m.

La quantité moyenne des bois flottés sur l'Ornain est annuellement d'environ cinq à six mille solives de sapin pour charpente; quinze à vingt mille solives de cartelage en chêne, et 250 000 planches, tant en sapin qu'en chêne. Les bois de sapin proviennent des départemens des Vosges et de la Meurthe; ceux de chêne, du département de la Meuse. Tous ces bois sont destinés pour Paris.

Il existe des pertuis aux moulins de Varney, Neuville, Revigny et Rancourt, construits sur l'Ornain. Leur largeur est de 2m,16. Le pertuis de Neuville,

qui est trop élevé, est difficile à franchir; et le pont en bois établi à une quarantaine de mètres au-dessous de ce point étant trop bas, le passage en est dangereux pour les mariniers, lorsque les eaux sont un peu fortes. (198—XII.)

ORNE, *v.* ORNAIN.

ORNE. (*Bassin de l'Orne.*) Cette rivière prend sa source dans le département auquel elle a donné son nom, à Aunou, près de Sées; elle passe à Pont-d'Ouilly, Harcourt et Caen, et se jette dans la Manche, au-dessous de Sallenelles, département du Calvados. Elle est navigable depuis Caen, sur une étendue de 17 000^{m}; mais cette navigation n'a lieu que de douze à quinze jours par mois, aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune; alors la rivière présente une profondeur d'eau de 2 à 3^{m}. La navigation est interrompue à basse mer.

Les objets de transport sur l'Orne consistent en vins, eaux-de-vie, sels, morues, pierre à bâtir, plâtre, fers, bois du Nord et autres; en savons, graine de lin, poudre végétative, etc. Il entre annuellement par mer à Caen environ trente mille tonneaux de marchandises de toute espèce. (231—IX.)

ORTENAU, *v.* ANDBAU.

OUCHE. (*Bassin du Rhône.*) Rivière qui prend sa source dans l'étang de Lusigny, département de la Côte-d'Or, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Saône, près de Saint-Jean-de-Losne.

Elle est flottable à bûches perdues depuis Lusigny jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 88 000m.

On a flotté pour la dernière fois sur cette rivière en 1783. L'ouverture du canal de Bourgogne fera perdre à la rivière d'Ouche toute l'importance qu'elle pourrait avoir sous le rapport du flottage. (388.)

OUDON. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source à Gravelle, département de la Mayenne, commence à être navigable à Segré, et se jette dans la Mayenne, au Lion d'Angers, département de Maine-et-Loire.

La longueur de la partie navigable de cette rivière est de 17 560m.

L'Oudon sert à transporter des bois de construction, des ardoises, des grains et des vins. (302.)

OURCE. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source à Poinsenot, département de la Haute-Marne, et se jette dans la Seine, à 100m au-dessous du moulin de Villeneuve, près de Bar-sur-Seine, département de l'Aube.

L'Ource est flottable à bûches perdues depuis sa source jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 85 000m. Le flottage s'y fait par des pertuis construits à côté des moulins qui sont situés sur le cours de cette rivière. La largeur de ces pertuis varie de 1m,25 à 3m,20.

Le flottage n'éprouve aucune difficulté sur l'Ource. (100.)

OURCQ. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend

sa source au-dessus de Fère en Tardenois, département de l'Aisne, commence à être navigable au Port-aux-Perches, au-dessus de La-Ferté-Milon; et se jette dans la Marne à Mary, département de Seine-et-Marne.

La longueur de la partie navigable de l'Ourcq est de 36 500^{m}.

Il existe sur cette rivière dix écluses, cinq pertuis et trois portes de garde; leur largeur varie de 4^{m},58 à 5^{m}. La navigation n'a lieu qu'à l'aide de ces ouvrages d'art; leur construction remonte à l'année 1632.

La pente de l'Ourcq est éavluée à 0^{m},567 par kilomètre.

Les bateaux en usage sur l'Ourcq ont 29^{m} de longueur sur 4^{m},40 de largeur; ils prennent un tirant d'eau de 0^{m},87.

On peut évaluer les transports qui se font annuellement par la rivière d'Ourcq à 13 000 cordes de bois de chauffage, provenant de la forêt de Villers-Cotterets; 11 000 poinçons de charbon de bois; 30 000 pavés et 14 000 muids de blé.

Tous les travaux qui s'exécutent sur la rivière d'Ourcq sont confiés à la surveillance des ingénieurs du département de Seine-et-Marne, même pour la partie qui traverse les départemens de l'Oise et de l'Aisne. (204—XII.)

OUST. (*Bassin de la Vilaine.*) Cette rivière a sa source aux Trois-Fontaines, dans la forêt de Lorge, entre Corlay et Quintin, département des Côtes-du-

Nord. Elle commence à être flottable aup
Saint-Caradec, dans le même département,
est navigable depuis Malétroit, départeme
Morbihan, jusqu'à son embouchure dans la V
un peu au-dessous de Redon.

La longueur de la partie flottable de l'Oust est
de................................ 60
Et celle de la partie navigable est de...... 37

Il existait deux écluses sur cette rivière, l'
Rieux, et l'autre à Beaumont; elles sont tomb
ruine en 1788, et, depuis cette époque, la n
tion est sinon interrompue, du moins très dif
Les objets de transport consistent en grains, c
miel, cire, chanvre, lin, toiles, fils, bois de
struction et de chauffage.

La rivière d'Oust doit être employée à faire
muniquer la Vilaine au Blavet. *V.* CANAL DE N
A BREST.

P

PERIER ou GRENOUILLER. (*Bassin de la M*
Petite rivière du département du Var, qui a sa
à la Graute-de-Blaye, et se jette dans la G
après un cours de 9 500^{m}. Elle est flottable à b
perdues depuis la Capte jusqu'à son embouc
sur une étendue de 6 000^{m}.

Le flottage n'a lieu que dans les hautes
(432.)

PERTUADES. (*Bassin de la Molle.*) Rivière du département du Var, qui a sa source à Capelade-Bastide, et se jette dans la Molle. Elle est flottable à bûches perdues sur une étendue de 7 000m, depuis le Moulinet jusqu'à son embouchure. Le flottage n'a lieu que dans les hautes eaux. (430.)

PLAINE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui prend sa source à la scierie Saint-Pierre, au-dessus du village de Raon-sur-Plaine, département des Vosges, et qui se jette dans la Meurthe, près de Raon-l'Étape. Elle sert de limite aux départemens de la Meurthe et des Vosges.

Le flottage se fait à bûches perdues sur la Plaine, depuis sa source jusqu'à son embouchure, sur un développement de 30 000m. On y flotte annuellement environ 8 000 stères de bois de chauffage pour le pays, et 300 000 planches pour Paris.

Le cours de cette rivière est très sinueux; elle n'a que 4 à 5m de largeur, par suite des anticipations des propriétaires riverains.

Il existe sur tout le cours de la Plaine des barrages pour l'irrigation des prés et le roulement des usines. La largeur des pertuis qui ont été pratiqués dans ces barrages varie de 2m,15 à 3m. (40.)

POUY, *v.* LALAIN.

PRÉFONTAINE, *v.* VALSERVAUX.

PRÉPERNY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Préperny, et se jette dans la rivière de

environ 4000 stères de bois de chauffage. Son
est rempli de rochers. (39.)

REINACHE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau
département de la Nièvre, qui prend sa sour
l'etang de Reinache, d'où il a tiré son nom, et
se jette dans le Grévault, entre le moulin de
vaut et la Chapelle-Fauboulin. Il est alimenté
deux étangs, et est à sec dans l'été, au-dessus
l'embouchure du ruisseau des Gaulots.

Le Reinache est flottable à bûches perdues
toute l'étendue de son cours, qui est de 615
(135.)

REVINSON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau
département de la Côte-d'Or, qui prend sa so
au bas de la ferme du Clousot, et qui se jette d
la Seine, un peu au-dessus de Cosne.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues. Le f
tage commence au-dessous de la ferme de Fontai
Douce, et continue jusqu'à l'embouchure du Re
son, sur une longueur de 15000. Il épro
souvent des difficultés à cause du manque d'eau

Il existe à la forge de Tarperou une vanne
flottage, qui a une ouverture de 1^{m},90. (96.)

RHIN. (*Bassin du Rhin.*) Ce fleuve, qui est p
la France une grande et puissante barrière, a
source au pied du mont Saint-Gothard, en Sui
traverse le lac de Constance, et entre en France
près d'Huningue, département du Haut-Rh
après avoir parcouru déjà un espace d'envi

420 000^m. Il sert de limite à la France depuis Huningue jusqu'à l'extrémité du département du Bas-Rhin, près de Guermersheim. Il est navigable sur toute cette étendue, qui est de 178.000^m.

Depuis le point où ce fleuve quitte le sol de la France jusqu'à son embouchure dans la mer du Nord, il parcourt un espace d'environ 700 000^m.

La navigation du Rhin est naturelle ; mais elle est toujours subordonnée aux changemens qu'éprouve le Thalweg, ou cours principal du fleuve. Elle a pour objet de faciliter cet immense transport de marchandises de toute espèce, qui s'échangent entre la France, l'Allemagne, la Suisse et la Hollande.

Les princiales villes traversées par le Rhin sont Bâle, Huningue, Strasbourg, Manheim, Mayence, Coblentz, Cologne, etc. Ce fleuve acquiert, lors des crues, une telle rapidité, que souvent il entraîne des propriétés immenses, fait disparaître des îles très étendues, et en forme de nouvelles.

Ce n'est que depuis peu d'années que la navigation du Rhin a pris quelque activité à la remonte ; précédemment on construisait à Bâle des bateaux en sapin, que l'on chargeait de marchandises, et que l'on dépeçait lorsqu'ils étaient arrivés à leur destination.

Les grands bateaux qui fréquentent le Rhin peuvent porter jusqu'à 1 050 quintaux métriques ; les petits ne portent que de 500 à 550 quintaux.

On flotte sur le Rhin des bois de sapin provenant

de la Forêt-Noire, et destinés pour la Hollande, flotte en outre, de la rive droite, et pour l'usage département du Bas-Rhin, environ 28 080 mèt cubes de bois de sapin, et 30 000 planches par

La navigation du Rhin acquerra une nouvelle tension fort importante, par suite de l'achèvem du canal Monsieur, qui établira une communicat entre ce fleuve, le Rhône et la Seine, entre Str bourg, Lyon, Marseille et Paris. (1 — X.)

RHONE. (*Bassin du Rhône.*) Ce fleuve, l'un plus grands de la France, prend sa source au m de la Fourche, près celui de Saint-Gothard en Sui traverse le lac de Genève, entre en France, un au-dessous de cette ville, et passe à Arlod, au Pa à Seyssel, Cordon, Lesault (1), Lagnieu, Mirib Lyon, Givors, Vienne, Condrieux, Saint-Valli Tournon, Valence, La Voulte, le Teil, le P Saint-Esprit, Roquemaure, Villeneuve, Avign Beaucaire, Tarascon et Arles. Un peu au-dessus cette dernière ville, à Fourcques, le Rhône se di en deux bras, dont le principal se jette dans la diterranée à la Tour-Saint-Louis; le second b

(1) Ce lieu a pris son nom d'un banc de rochers ap *Sault du Rhône*, et qui, sur 1 000m de longueur, fo deux cascades d'un mètre de hauteur chacune. Le Rh s'est tracé à travers ces rochers des sillons qui présen différentes passes plus ou moins favorables à la navigat Cet endroit est en général difficile à franchir.

appelé le Petit Rhône, se dirige sur la droite, forme l'île de la Camargue, et débouche dans la mer, près les îles Saintes-Maries, après avoir parcouru un espace de 68 000m.

Le Rhône commence à être flottable à Arlod et navigable au Parc, un peu au-dessus de Seyssel, département de l'Ain.

La longueur de la partie flottable est de	.....	10 000m
Celle de la partie navigable est de	....	508 000.

Le flottage se fait avec difficulté à cause des rochers au milieu desquels roule le Rhône; il a pour objet le transport des bois de marine et autres.

Au Parc, où se termine la navigation ascendante, il se fait un dépôt considérable de sels qui viennent du Languedoc; on remonte un peu de vins et beaucoup de charbons de terre provenant des houillères de Rive-de-Gier.

On construit à Seyssel et à Culles un grand nombre de bateaux destinés pour la navigation du Rhône et de la Saône. On y embarque pour Lyon des bois de construction, de la pierre de taille blanche et de l'asphalte. La pierre de taille de Villebois, dont il se fait une grande consommation soit à Lyon, soit à Vienne ou dans les villes voisines du Rhône, des départemens de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche, s'embarque au Sault du Rhône. Lyon reçoit aussi par cette voie des charbons de bois, des fagots, des fruits, et particulièrement les pommes

du.Bugey. Les épiceries, les vins et les huiles Provence et du Languedoc remontent le Rh ainsi que les produits des papeteries d'Annona

Le Rhône roule ses eaux avec une grande dité depuis Lyon jusqu'à Avignon; sa vitesse croît à mesure qu'il approche de Beaucaire et les, et devient à peu près nulle sur un grand es avant d'arriver à la mer. On a construit, de ch côté du Rhône, des chaussées destinées à conten fleuve et à l'empêcher de porter le ravage dan plaines qui l'environnent. Ces chaussées, très gnées l'une de l'autre, forment un lit considér dans lequel le Rhône promène ses eaux suivan caprices, donne naissance à des îles nouvelles, celles qui existent, ou les détruit. Les bouche ce fleuve sont très multipliées, et les îles qui le parent produisent des barres qui rendent le pa difficile.

On remonte le Rhône à la voile depuis la me qu'à Beaucaire; mais au-dessus de cette ville, il plus possible de vaincre la rapidité du courant par le secours du halage. La facilité que les bai de mer trouvent à remonter jusqu'à Beaucaire choisir cette ville pour être l'entrepôt généra commerce de France avec l'Espagne, les côtes d' que et d'Asie, ainsi qu'avec tout le Levant et l'It néanmoins l'incertitude de cette navigation e difficultés qu'offre la remonte du Rhône de Arles jusqu'à Lyon font que la plupart des ex

tions de Marseille pour l'est de la France ont lieu par la voie du roulage. En effet, sur environ cinq cent cinquante mille quintaux métriques de marchandises qui sortent annuellement de Marseille à la destination de Beaucaire, d'Avignon ou de Lyon, il n'en remonte par le Rhône que deux cent mille quintaux à peu près, tandis que le surplus vient par terre.

Les bâtimens de mer qui vont de Marseille à Arles font ce trajet en trois ou cinq jours, et remontent, en quelques heures, d'Arles à Beaucaire; mais ils sont sujets à de grands retards, si le vent est contraire.

La remonte du Rhône depuis Beaucaire jusqu'à Lyon, sur une longueur de 265000m environ, présente des difficultés de toute nature résultant de la vitesse du fleuve, de l'action quelquefois très violente des vents du nord et du sud, de la variation dans la hauteur des eaux, et de la nécessité de changer souvent de rive pour le halage. Le service de cette navigation ascendante se fait annuellement par vingt-deux gros équipages et par dix-huit petits. Les premiers sont composés de cinq ou six grands bateaux chargés, et d'environ huit petits bateaux servant aux manœuvres, le tout monté par dix-huit bateliers, et traîné par quarante-quatre chevaux, qui sont conduits par onze charretiers. Les seconds sont composés de trois bateaux chargés, et de cinq petits bateaux, le tout, monté par huit ou neuf bateliers, et traîné par vingt-deux chevaux conduits

par cinq ou six charretiers. La durée de la remo
en supposant le temps propice, est de trente à tr
cinq jours pour les gros équipages, et de vi
vingt-cinq pour les petits. Les premiers font
nairement sept ou huit voyages par an de Beau
à Lyon, et remontent chaque fois de deux
huit cents à trois mille cinq cents quintaux m
ques; les autres font annuellement neuf ou
voyages, et ne transportent par voyage que t
cents à seize cents quintaux métriques.

Le prix de la remonte est communément par q
tal métrique, savoir :

De Marseille ou de la mer à Arles..........	»f
D'Arles à Beaucaire......................	»
De Beaucaire à Lyon......................	5

Les quantités de marchandises transportées
nuellement par la navigation ascendante du Rh
sont, d'après les résultats moyens de plusieurs
nées, savoir :

1°. De la mer ou de Marseille à Beaucaire..............................	235 000^{m}
2°. De Beaucaire à Lyon, douze cent quatre-vingt-onze bateaux chargés, naviguant sur tout le cours du Rhône et portant chacun cinq cent cinquante quintaux métriques, ci..........................	710 050
3°. De Givors à Lyon, onze cent quatre-vingt-dix-sept bateaux sortant du canal de	
	945 050

D'autre part...	945 050
Givors, chargés de charbons de terre et portant chacun six cent quintaux métriques, ci........................	718 200
Total...	1 663 250.

Les équipages qui font le service de Beaucaire à Lyon remontent quelquefois de Lyon à Seyssel sur le Rhône, et plus souvent de Lyon à Châlons sur la Saône : mais ces voyages, qui ne durent que dix jours au plus, se font dans l'intervalle de la préparation des chargemens pour la descente, et ne changent rien au nombre des voyages qui ont lieu habituellement de Beaucaire à Lyon.

Quant à la descente, les bateaux emploient deux jours et demi pour se rendre de Lyon à Beaucaire; ils ne mettent que quelques heures pour aller de cette dernière ville à Arles; enfin, le trajet d'Arles à Marseille dure quatre à cinq jours. Dans ce calcul, on suppose que les eaux et les vents sont favorables. Les chevaux qui ont servi à la navigation ascendante sont reconduits avec leurs conducteurs de Lyon à Avignon, à Beaucaire et à Arles dans des bateaux qui font partie des équipages, et qu'on appelle *coursiers*. Tous les bateaux chargés de marchandises qui descendent le Rhône, n'ont d'autre moteur que la vitesse et l'action du courant.

Les prix de la descente de Lyon à Beaucaire ou à Arles sont très variables; ils sont pour le fer, le

merrain, le blé, etc., d'environ 1 fr. 25 c. par tal métrique; et, pour les marchandises préci d'à peu près 1 fr. 80 c. On paie d'Arles à Mar comme pour venir de Marseille à Arles, c'est-à 0 fr. 80 c. environ par quintal métrique.

Il descend moyennement par chaque année sur tout le cours du Rhône, depuis Lyon jusqu'à Beaucaire, deux mille vingt-sept bateaux chargés qui, à cinq cent cinquante quintaux métriques chacun, donnent ensemble......................	674 850[q]
Il descend en outre de Lyon à Givors, environ huit cent bateaux de plus que sur le reste du cours du Rhône, portant ensemble........................	480 000
Enfin, les transports d'Arles sur Marseille, ou par mer sont de..............	514 000
Total...	1 668 850.

(378—XI.)

RIGNY. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui sa source à Cerilly, sur la limite des départ de l'Yonne et de l'Aube, et qui se jette d Vannes, au-dessus de Flacy, après un cours d ron 9 000^{m}. Il est flottable à bûches perdues sa source jusqu'à son embouchure.

Il existe sur ce ruisseau neuf vannes destin flottage et à l'irrigation des prairies voisines. largeur varie de 0^{m},86 à 2^{m},50. (189.)

RILLE. (*Bassin de la Seine.*) Petite rivièr prend sa source à Saint-Vaudrille, départem

qui se jette dans la Seine, à la Rocque, de l'Eure. Elle est navigable pour des quarante à cinquante tonneaux, depuis jusqu'à son embouchure, sur une 16,000ᵐ. Les objets de transport consis- vins, matériaux de construction et loniales. (227.)

DE NARBONNE. *V.* Canal et Robine

DE PECCAIS. (*Bassin du Rhône.*) Cette un petit canal qui s'embranche à la jonc- canaux de Silveréal et du Bourgidou, et à la Martellière de Saint-Jean, après devant le fort et le hameau de Peccais, devant plusieurs salines appartenant à quelques particuliers.

situé dans le département du Gard, a totale de 5 069ᵐ. Il sert au transport grande partie des sels de Peccais, qui se d'une part, au petit Rhône par le canal et, de l'autre, à Beaucaire et à Cette du Bourgidou, de Beaucaire et de la

que les canaux de Silveréal et du Bour- été recreusés et élargis, l'administration la nécessité de mettre la Robine de Pec- rapport avec la nouvelle navigation de ces Le projet des améliorations à faire à été dressé, et, par traité du 25 juin 1822,

approuvé par ordonnance du Roi du 13 août 182
les concessionnaires des canaux de Beaucaire se so
engagés envers les propriétaires associés des salin
de Peccais, à exécuter ces travaux à leurs frais, et
sont autorisés, en échange, à percevoir sur la R
bine, pendant tout le temps qui reste à courir
la concession des canaux de Beaucaire, un droit
navigation égal à une distance d'après le tarif fi
pour les sels sur ces derniers canaux. Ce tarif est
0 fr. 04 c. par cent kilogrammes pour une distan
de 5 000m.

On peut évaluer à deux cent quarante mille qui
taux métriques la quantité de sel qui sortira annue
lement de la Robine de Peccais, quand les amélio
rations projetées auront été exécutées. (412.)

ROBINE DE VIC, *v.* CANAL DE LA ROBINE DE VI

ROCHE. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau
département de la Nièvre, qui prend sa sourc
l'étang de La Roche, d'où il a tiré son nom, et
se jette dans la rivière d'Anguison, devant la pla
de Raffigny.

Ce ruisseau, qui tarit en été, est flottable à b
perdues depuis le moulin de La Roche jusqu
embouchure, sur une étendue de 490m. Il tra
annuellement de 4 650 à 9 300 stères de bois

ROHBACH. (*Bassin du Rhin.*) Petite ri
département du Bas-Rhin, qui prend sa sc
dessus de Lichtenberg, et se jette dans la
Pfaffenhoffen. Le flottage commence au-

moulin dit Harthmühl, et continue jusqu'à l'embouchure du Rohbach, sur une longueur de 16 000^{m}. Il n'a lieu que rarement et à bûches perdues. Il n'éprouve pas de difficultés.

Il existe sur cette rivière deux moulins qui ont des vannes de flottage de 2^{m} de largeur. (24.)

ROMANCHE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source aux glaciers tournés au sud-ouest du Villard d'Arène, vis-à-vis le Col du Lantaret, département des Hautes-Alpes, et se jette dans le Drac, un peu au-dessous de Vizille, département de l'Isère. Elle est flottable à bûches perdues depuis Sichilienne jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 10 000^{m}.

Le flottage consiste en quelques pièces de bois de sapin provenant des forêts de Livet, Gavet, Riouperoux et autres appartenant tant à l'État qu'à des particuliers. La difficulté de descendre ces bois du sommet des montagnes nuit à leur transport par eau; en sorte qu'ils sont ou employés sur les lieux ou voiturés par terre jusqu'à Grenoble. (398.)

ROTHAINE. (*Bassin du Rhin.*) Petit ruisseau du département des Vosges, qui prend sa source au-dessus du village de Natzveiller, et se jette dans la rivière de Bruche, au-dessous de Rotheau.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues depuis Natzveiller jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 4 000^{m}. Son lit est étroit et parsemé de rochers. On y flotte annuellement environ 1 200

stères de bois de chauffage destinés pour la ville Strasbourg. (10.)

ROUGE-EAU. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau q prend sa source dans les forêts du Gros-Mann et Saint-Quirin, département de la Meurthe, et q sans sortir de ce département, se jette dans la Sa à Hermelange.

Le Rouge-Eau commence à être flottable à 240 au-dessous de sa source; la longueur du flotta est de 22 700^{m}.

On flotte annuellement sur ce ruisseau envir 12 000 stères de bois à bûches perdues; 150 000 pla ches et 1000 pièces de grand bois en trains. C bois proviennent des forêts royales de Saint-Quiri et sont consommés en grande partie par les verr ries de Saint-Quirin.

Vers la source de ce ruisseau, le flottage n'a li qu'au moyen de retenues très multipliées, à cau des nombreuses sinuosités que présente son cours

Il existe sur le Rouge-Eau six moulins, dont l pertuis ont une largeur de 2^{m},28. (50.)

ROZEILLE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivi qui prend sa source à Saint-Aignan, départeme de la Creuse, et qui, sans sortir de ce départemen se jette dans la rivière de Creuse, au-dessous Confolent. Elle est flottable à bûches perdues depu Pontcharraux jusqu'à son embouchure, sur u longueur de 12 400^{m}. (291.)

S

SAINT-ANGE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yonne, connu dans le pays sous le nom de *Gueule sèche*. Il a sa source au-dessous des étangs de la forêt d'Othe, et se jette dans la rivière d'Yonne, sous Villeneuve-le-Roi.

On a flotté autrefois sur ce ruisseau depuis Dixmont jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 17 000^m; mais, depuis environ vingt ans, on n'y flotte plus, parce que l'entretien du ruisseau était trop onéreux au commerce, et que le manque d'eau nécessitait des interruptions trop fréquentes. (185.)

SAINT-BRISSON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Saint-Brisson, et qui se jette dans la Cure, un peu au-dessus du moulin de Moutard, après un cours de 5 800^m. Il est flottable à bûches perdues sur toute son étendue.

La quantité de bois flotté annuellement sur ce ruisseau varie de 4 500 à 7 360 stères.

Le ruisseau de Saint-Brisson est bordé de rochers et de bois; il est très sinueux sur une partie de son cours, et est à sec pendant l'été. (162.)

SAINT-JEAN-DE-BONNEVAL, *v.* FROLOIS.

SAINT-MARC. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui a sa source à l'Étang-Neuf, près le bourg de Brassy, et qui se jette dans la rivière de Cure, à environ 2000^m au-dessus

restait encore à établir une communication entre
Scarpe et les fossés de la ville d'Arras; et c'est
qu'on fit en 1686, au moyen d'un canal dit de Sain
Michel, ouvert sur une étendue de 374^{m}.

La longueur de la partie navigable de la Scar
est de 79.908^{m} depuis Arras jusqu'à Mortagne, li
où cette rivière débouche dans l'Escaut. La larget
des écluses à l'aide desquelles cette navigation
lieu, varie de 4^{m},61 à 6^{m},76.

Il arrive annuellement dans le bassin d'Arras et i
en part environ six cents bateaux du port de soixante
dix tonneaux. Ils remontent chargés de charbon d
terre, et transportent, en descendant, des grains
des cendres d'engrais et des tourteaux.

La navigation de la Scarpe éprouvait de grande
difficultés dans la traversée de la ville de Douai; ma
les travaux importans que le Gouvernement vie
de faire exécuter dans l'intérieur de cette ville le
ont fait disparaître. (67—III.)

SCHWARTZBACH. (*Bassin du Rhin.*) Cette r
vière prend sa source et son nom au point de jon
tion du ruisseau dit Neudorffbœchel avec celui q
sort de l'étang dit Graffenweyer. Ce point de jonctio
est sur la limite des départemens de la Moselle et d
Bas-Rhin. De là cette rivière entre dans le derni
de ces deux départemens, et va se jeter dans l
Zintzel à Uttenhoffen, après un développement d
16800^{m}.

La Schwartzbach est flottable à bûches perdu

limite de la France et de la Belgique, elle présente un développement de 56 442ᵐ. Cette navigation n'existe qu'au moyen d'écluses dont la construction a eu lieu de 1760 à 1790; leur nombre est de huit, dont six à sas, et deux simples; elles ont une largeur de 4ᵐ,46, et rachètent une pente de 20ᵐ,45.

On transporte par la Sambre des charbons, des ardoises et du marbre; mais les ouvrages d'art sont dans un tel état de dégradation, que la navigation est devenue presque impossible sur cette rivière. Le Gouvernement s'occupe des moyens d'améliorer cette navigation, et de la rattacher à celle de la Seine. V. Canal de la Sambre au Canal de Saint-Quentin.

La longueur de la partie de la Sambre qui coule dans la Belgique est d'environ 100 000ᵐ.

Cette rivière se jette dans la Meuse à Namur. (60 —VII.)

SAONE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source à Vioménil, département des Vosges. Elle est flottable depuis Monthureux jusqu'à Gray, sur un espace de 132 500ᵐ, et navigable depuis Gray jusqu'à son embouchure dans le Rhône au hameau de la Mulotière, un peu au-dessous de Lyon sur une étendue de 289 000ᵐ.

Les départemens que la Saône parcourt sont ceux des Vosges, de la Haute-Saône, de la Côte-d'Or, de Saône-et-Loire et du Rhône; et les principales villes qu'elle arrose sont Gray, Pontœilier, Auxonne, Saint-Jean-de-Losne, Seurre, Chauvort, Châlons,

Château-Châlons, département du Jura ; elle se jett dans la Saône, à La Truchère, un peu au-dessou de Tournus, département de Saône-et-Loire.

La Seille n'est pas navigable naturellement ; ell a été canalisée depuis son embouchure jusqu' Louhans, sur une étendue de 39 500ᵐ, au moyei de quatre barrages pourvus chacun d'une écluse à sas, de la largeur de 6ᵐ,50. Ces travaux ont été exécutés en vertu d'un décret du 21 germinal an 13 (11 avril 1805). La pente de la Seille, entre les deux points extrêmes de la partie navigable, est de 10ᵐ,10.

Cette rivière sert à remonter à Louhans des charbons de terre, ainsi que des pierres dont cet arrondissement est absolument privé ; et elle sert à descendre des grains, des bois, des fers, des cercles de tonneaux, et une grande quantité d'échalas pour les vignes situées le long de la Saône et du Rhône. (394 — XI.)

PETITE SEILLE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département de la Meurthe, qui se jette près de Burthecourt, dans la Seille, affluent de la Moselle. Elle a trois branches, qui ont leur source, savoir : la première, aux étangs de Bride et de Lanal ; la seconde, à Sotzeling ; et la troisième, au moulin neuf de l'étang de Morhange.

On flotte à bûches perdues sur chacune de ces branches, depuis leur source jusqu'aux points où elles se réunissent : à leur jonction elles prennent

le nom de Petite Seille, et le flottage continue jusqu'à la saline de Château-Salins, où il s'arrête.

La longueur développée de ce flottage est de 34700^{m}.

La quantité de bois transportée annuellement par la petite Seille est d'environ 5000 stères : ils sont entièrement destinés au service de la saline de Château-Salins. (48.)

SEINE. (*Bassin de la Seine.*) Ce fleuve, l'un des plus grands de la France, a sa source près de la ferme d'Évergereaux, entre Saint-Seine et Chanceaux, dans le département de la Côte-d'Or, passe à Châtillon, Nogent, Bray, Montereau, Valvins, La Cave, Corbeil, Choisy, Bercy, Paris, Puteaux, Courbevoie, Vernon, Poses, Pont-de-l'Arche, Rouen et le Havre, lieu où il se jette dans la Manche.

La Seine commence à être flottable à Billy, département de la Côte-d'Or, et navigable à Marcilly, point où elle reçoit la rivière d'Aube; néanmoins, pendant la saison des hautes eaux, quelques bateaux remontent jusqu'à Méry, département de l'Aube.

La longueur de la partie flottable est de....	159 050^{m}
Et celle de la partie navigable est de........	554 568.

Il existe sur la Seine, dans le département de la Côte-d'Or, trente-quatre pertuis, dont la largeur varie de 1^{m},30 à 4^{m},10. A Nogent, département de l'Aube, il y a une écluse à sas de 7^{m},80 de largeur à l'extrémité d'une dérivation de la Seine de 382^{m} de

longueur, exécutée en 1677, pour procurer au bateaux un passage plus sûr et plus facile que celu qui existait par le pertuis des moulins de Nogent. 950^{m} au-dessous du pont de Bezons, est le pertu dit de la Morue, qui a une largeur de 16^{m}, et don l'ouverture a été nécessitée par la construction de la machine de Marly, qui barre en entier le lit de la rivière. Il est question de remplacer ce passage, qui est dangereux pour les bateaux, par une écluse submersible de 9^{m} de largeur. Le sas aurait 54^{m} de longueur, et serait précédé d'un canal de 81^{m} de longueur, fermé à l'amont par des poutrelles. La dépense est évaluée à 360 000 fr. Une grande écluse à sas, de 10^{m} de largeur, a été construite à Pont-de-l'Arche, département de l'Eure, sur le bras de la rivière dite du Fossé. Cette construction, terminée à la fin de 1812, a eu pour objet de faire disparaître la cataracte qui existait en cet endroit; cette chute périlleuse ne pouvait auparavant être remontée par un bateau de moyenne dimension qu'à l'aide de deux cents hommes et de cinquante à soixante chevaux.

Les plus grands bateaux qui naviguent sur la Seine ont de 52^{m} à 54^{m} de longueur sur 9^{m} de largeur; ils peuvent porter à pleine charge jusqu'à onze cents milliers, et exigent une profondeur d'eau de 2^{m}. Il n'y a sur la Basse-Seine, de Paris à Rouen que deux bateaux qui aient ces dimensions : les autres ont 1° de 42 à 48^{m} de longueur sur une largeur d'environ 8^{m},66, et portent de 650 à 800 milliers

2° de 34 à 41^{m}, sur une largeur de 7^{m}, et peuvent contenir de 400 à 600 milliers. Il y a aussi quatre bateaux à vapeur, dont un est construit en fer; ils ont de 32 à 34^{m} de longueur, et ne portent que de cent soixante à deux cents milliers.

La navigation, excepté pour les bateaux à vapeur, cesse d'avoir lieu sur la Seine, de Rouen à l'embouchure de l'Oise, lorsque les eaux ont atteint la hauteur de treize à quatorze pieds : de Conflans au Pecq, elle continue jusqu'à la hauteur de quinze pieds six pouces; enfin, du Pecq à Paris les bateaux naviguent à seize pieds et même quelquefois à seize pieds et demi; mais, à cette dernière hauteur, il y a de l'imprudence à ne pas arrêter la marche de la navigation. Lorsque les bateaux ordinaires ne peuvent plus naviguer à cause du débordement des eaux, les bateaux à vapeur font encore route, tant qu'ils peuvent passer sous les ponts.

Les bateaux ordinaires emploient, terme moyen, de quatorze à seize jours pour remonter de Rouen à Paris, et de huit à dix jours pour descendre de Paris à Rouen. Les bateaux à vapeur franchissent le même intervalle en quatre ou cinq jours pour la remonte, et en deux jours pour la descente. Le bateau en fer parcourt la distance du Havre à Paris en sept ou huit jours, et de Paris au Havre en quatre ou cinq. Le prix du transport, par ces derniers bateaux, est de 30 fr. par tonneau de Rouen à Paris, et de 15 fr. de Paris à Rouen.

Sans les bancs de sable mouvans de Quillebœuf et sans quelques hauts fonds du côté de Caudebec, La Meilleraie et Bardouville, des bâtimens de quatre cents tonneaux remonteraient facilement jusqu'à Rouen.

Les ressources que présente la navigation de la Haute-Seine pour l'approvisionnement de Paris ont depuis long-temps fait sentir au Gouvernement la nécessité de lui donner toute l'extension dont elle est susceptible. En 1703, cette navigation remonta jusqu'à Troyes, par suite des travaux exécutés par une compagnie; mais on ne jouit pas long-temps de cette communication. Dès l'année 1730 environ, les ouvrages, qui avaient été construits sans art et sans solidité, dépérirent, faute d'entretien. Dans ces derniers temps, le Gouvernement s'est occupé du soin de rétablir cette communication. Les travaux à faire à cet égard consistent dans l'ouverture de six dérivations, depuis Marcilly jusqu'à Troyes, et présentent ensemble un développement de 35000^{m}. Ils ont été commencés en 1806, et sont suspendus depuis 1814. Les dépenses faites s'élèvent à environ 2000000 fr.; une somme de 1500000 fr. suffirait pour terminer les ouvrages. (93—XII.)

SELLÉ. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière qui prend sa source dans le bois du Bousquet, département du Cantal, et qui se jette dans le Lot, au-dessous de Cabrerets, département du Lot.

Le Sellé n'est flottable que sur une étendue de

10 000ᵐ, depuis l'embouchure du ruisseau de Veyres jusqu'à Figeac. Au-dessous de cette ville on ne se sert plus de cette rivière pour le flottage. La quantité des bois à brûler transportés annuellement à Figeac par le Sellé peut être évaluée à 800 stères. Ce flottage se fait à bûches perdues. (340.)

SELUNE. (*Bassin de la Selune.*) Petite rivière qui prend sa source près de Baranton, département de la Manche, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la baie du mont Saint-Michel.

Elle est navigable depuis Ducey jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 8 000ᵐ. Mais cette navigation, qui ne sert qu'à transporter des tangues de mer, du bois et du cidre, ne peut avoir lieu que douze à quinze jours par mois, à l'époque des marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune. (239.)

SELZBACH. (*Bassin du Rhin.*) Petite rivière du département du Bas-Rhin, qui prend sa source à 2000ᵐ environ au-dessus de Mitschdorff, passe à Soultz, et se jette dans le Rhin, au-dessous de Seltz.

Il paraît que le flottage n'a jamais eu lieu sur cette rivière : cependant l'encaissement de son lit, le vo-ume de ses eaux, ainsi que les débouchés des per-uis de décharge des usines, offriraient une grande cilité pour établir le flottage depuis Soultz jusqu'à ltz, sur une étendue de 19 000ᵐ. (29.)

SEMOY. (*Bassin de la Meuse.*) Cette rivière a sa rce dans le duché de Luxembourg, entre sur le

territoire de France à Sorendal, département des Ardennes, et, sans sortir de ce département, se jette dans la Meuse à la Val-Dieu.

Le flottage commence sur la Semoy à environ 80 000ᵐ au-delà de la frontière : depuis son entrée en France jusqu'à son embouchure, elle parcourt une étendue de 17 000ᵐ, qui est également flottable. Le flottage se fait en trains.

Cette rivière sert habituellement à l'exploitation d'une immense quantité de forêts qui bordent son cours. Ces bois sont destinés à l'approvisionnement de la manufacture de verres de Monthermé, et à la consommation des villes de Mézières, Charleville, etc. (59.)

SERAIN. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui a sa source dans le département de la Côte-d'Or, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, à Bonnard, département de l'Yonne.

Le Serain est l'un des plus grands affluens de la rivière d'Yonne. On l'a employé au flottage en 1781 et 1786; mais les difficultés qu'on a rencontrées ont empêché de recommencer, malgré la grande quantité de bois que l'on trouve aux environs de cette rivière. (167.)

SÉRAN. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source à Fontaine-de-l'Abergement, dans les montagnes du Val-Romay, département de l'Ain, et, sans sortir de ce département, elle se jette dans le Rhône à Rochefort. Elle commence à être flotta-

de à Artemare, commune d'Yon, au confluent du Furan. Depuis ce point jusqu'à son embouchure, le Séran présente un développement de 14000m.

Les bois de sapin qu'on flotte sur cette rivière se forment en trains de dix pièces chacun et cubant moyennement 15st. Ces trains sont annuellement au nombre de trente environ; on les charge de planches et de soliveaux; le tout provenant des forêts du Val-Romay. (379.)

SEUDRE. (*Bassin de la Seudre.*) Petite rivière du département de la Charente-Inférieure, qui prend sa source près de Plassac. Elle est navigable depuis Saujon jusqu'à son embouchure dans l'Océan au-dessous de la Tremblade, sur une longueur de 21000m.

La navigation de la Seudre est exclusivement maritime; elle a pour objet l'exportation des sels, des vins et eaux-de-vie que produit le pays, et l'importation de la sardine, de la morue et autres poissons salés. (326—II.)

SÈVE. (*Bassin de la Douve.*) Petite rivière qui prend sa source au lieu dit la Lièvrerie, près Perriers, département de la Manche, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans les marais de la Magdelaine, formés par la rivière de Douve.

La Sève est navigable douze à quinze jours par mois aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune, depuis la chaussée de Beaupte jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 5000m. (236.)

SÈVRE-NANTAISE. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière a sa source à Bouin, dans le département des Deux-Sèvres, passe à Monnières, où elle commence à porter bateau, à Verton et à Nantes, où elle se réunit à la Loire.

La longueur de la partie navigable de cette rivière est de 16 000^{m}.

Il existe à Verton, à 5 000^{m} au-dessus de Nantes, une écluse dont la largeur est de 5^{m},80 : elle est en ruines; ce qui rend très difficile la navigation supérieure. (307—VI.)

SÈVRE-NIORTAISE. (*Bassin de la Sèvre-Niortaise.*) Cette rivière prend sa source au-dessus de Sepvret, dans le département des Deux-Sèvres, et se jette dans l'Océan, à l'anse de l'Aiguillon, département de la Charente-Inférieure.

Elle commence à porter bateau à Niort; la longueur navigable est de 82 800^{m}. Il existe à la Roussille une écluse d'une largeur de 4^{m},30. Depuis Marans jusqu'à la mer, sur un développement de 20 000^{m}, la navigation est exclusivement maritime.

Les objets à l'exportation desquels sert la Sèvre-Niortaise sont des bois de chauffage et de construction, des céréales, des vins et eaux-de-vie : ceux d'importation consistent en sels, planches et bois de sapin du Nord, fers et huiles de poisson. (317—II.)

SIAGNE. (*Bassin de la Siagne.*) Rivière du département du Var, qui a sa source entre les villages de Saint-Vallier et d'Escragnolles, passe près du

village de Saint-Cezaire, à Auribeau, à Pégomas, et se jette dans le golfe de la Napoule à l'est et près de l'étang du même nom.

Le cours de cette rivière est de 45 000^{m}.

La Siagne est flottable à bûches perdues depuis le pont de Tournon jusqu'à la mer, sur une étendue de 20 000^{m}. Les bois que l'on flotte sur cette rivière proviennent en général des forêts des communes de Callian et Montauroux : ils sont tous de pin, et leur quantité varie beaucoup. Il se passe même quelquefois plusieurs années sans qu'il y ait de flottage. Quand il est en grande activité, il peut s'élever dans l'année à 250 mètres cubes. Ces bois sont destinés pour Marseille. (438.)

SIÉGES. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yonne, qui prend sa source au-dessus des Siéges, commence à être flottable à bûches perdues auprès de ce village, et se jette dans la Vannes à Chigy-sur-Vannes.

L'étendue flottable de ce ruisseau est de 4 500^{m}. Le flottage se fait au moyen d'un barrage que l'on construit près de la Vannes, et que l'on détruit lorsque le lit du ruisseau est plein de bois (191.)

SIVIÈRE ou JAVAGE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui prend sa source à Parcy, dans le département de l'Aisne, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la rivière d'Ourcq, à Trouaine. Il est flottable à bûches perdues depuis Longpont

jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 19 330^{m}.

La quantité moyenne des bois flottés annuellement sur le ru de Sivière est de 14 000 stères. Ces bois proviennent de la partie orientale de la forêt de Villers-Cotterets, et sont destinés pour Paris.

Il existe sur ce ruisseau trois pertuis d'une largeur de 1^{m},50. (205.)

SOISON, *v.* GAVE DE MAULÉON.

SOMME. (*Bassin de la Somme.*) Cette rivière prend sa source à Font-Somme, village situé à 12 000^{m} de Saint-Quentin, département de l'Aisne; elle entre dans le département de la Somme à Pithon, traverse les villes de Ham, Péronne, Corbie, Amiens, Abbeville, et se jette dans la mer à Saint-Valery.

La Somme, dans son état actuel, n'est navigable que depuis Amiens jusqu'à Saint-Valery, sur une étendue de 50 000^{m}. Elle sert au transport des denrées coloniales, des vins et des produits des provinces méridionales. *V.* CANAL DU DUC D'ANGOULÊME. (90—XIII.)

SORGUES. (*Bassin de la Gironde.*) Rivière du département de l'Aveyron, qui prend sa source au village de Sorgues, et qui se jette dans le Dourdou, affluent du Tarn, au-dessous de Las-Cazottes, vis-à-vis de Varres.

On flotte à bûches perdues sur la Sorgues depuis 1 500^{m} au-dessus de Fondamente jusqu'à Sainte-Affrique, sur une étendue de 29 500^{m}. Ce flottage

sert au transport des bois nécessaires à l'approvisionnement de la ville de Sainte-Afrique, et n'éprouve d'autres difficultés que celles qui résultent du manque de pertuis aux chaussées des moulins. (337.)

SOZAY. (*Bassin de la Seine.*) Rivière du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang d'Oudan, et se jette dans le Beuvron, au-dessous de Beaugy, à 1 320m avant l'embouchure de cette dernière rivière dans l'Yonne.

La rivière de Sozay est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 27 100m. La quantité des bois flottés annuellement, tant sur cette rivière que sur ses affluens, varie de 35 000 à 100 000 stères. Tous ces bois sont pour l'approvisionnement de Paris.

Cette rivière est très sinueuse en différens endroits. On rencontre sur son cours divers moulins et usines dans les déversoirs desquels sont pratiquées des vannes destinées au flottage. (156.)

SURBACH. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui prend sa source dans la Bavière Rhénane, entre les deux censes dites Grienbach et Reissel, au-dessus du village de Fischbach; elle entre en France à 16 000m de sa source, au pont dit Dannenbruck, et se jette dans le Rhin un peu au-dessus de la ville de Seltz, département du Bas-Rhin.

Le flottage commence sur la Surbach au-dessous des forges de Schœnau en Bavière, et s'arrête ordinairement à Wœrth, département du Bas-Rhin,

après une étendue de 31 000^{m}. En 1820, il a été prolongé jusqu'à Biblisheim, sur une longueur de 6 000^{m}, et il pourrait être établi jusqu'à Seltz sur un nouveau développement de 31 000^{m}, avec d'autant plus de facilité, que cette dernière partie a été curée à vif fond en 1817; de sorte que la longueur totale du flottage pourrait être de 68 000^{m}.

Le flottage se fait à bûches perdues. Les barrages établis dans la Surbach, tant dans l'intérêt de l'agriculture, que dans celui des nombreuses usines situées sur le cours de cette rivière sont pourvus de pertuis destinés au passage des bois; leur largeur varie de 1^{m},19 à 6^{m},80. Il existe six écluses sur la partie qui coule dans la Bavière.

Le flottage éprouve quelques difficultés sur la Surbach, par suite du défaut de police et des plantations sans nombre qui encombrent le lit de cette rivière. (28.)

SURMELIN. (*Bassin de la Seine.*) Rivière qui prend sa source à la Charmoye, au-dessus d'Orbais, département de la Marne, et qui se jette dans la rivière de Marne, près de Mezy, département de l'Aisne.

Cette rivière est flottable à bûches perdues depuis le pont d'Orbais jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 24 100^{m}.

Les bois flottés sur le Surmelin s'élèvent annuellement à environ 12 000 stères; ils sont destinés pour Paris. Le flottage éprouve une grande diffi-

culté, à raison des arbres et des touffes de bois qui se trouvent sur les bords de la rivière.

Il existe une vanne de flottage à chacun des six moulins construits sur cette rivière : leur largeur est de $1^m,50$. (262.)

T

TAINTRONÉ. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du département des Vosges, qui prend sa source dans la commune de Taintrux, et qui se jette dans la rivière de Meurthe, près la Ménantille, commune de Saint-Diey.

Ce ruisseau est flottable depuis Rougiville jusqu'à son embouchure, sur une longueur de $5\,000^m$. On y flotte annuellement de cinquante à soixante mille planches destinées pour Paris. Ce flottage se fait toujours en trains ; il est fort rare que l'on flotte à bûches perdues sur le Taintroné. (37.)

TARDES. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source près de Bâville, département de la Creuse, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans le Cher, au bateau du Mas.

La Tardes est flottable à bûches perdues depuis Chambon jusqu'à son embouchure, sur une étendue de $10\,000^m$. (274.)

TARN. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source dans la montagne du Gévaudan, au-delà de Florac, département de la Lozère : elle

passe à Alby, à Gaillac, où elle commence à être navigable, à Villemur, Montauban et Moissac, et elle se jette dans la Garonne à 3 000^{m} au-dessous de cette dernière ville.

Le Tarn est considéré comme flottable à bûches perdues dans toute l'étendue du département de l'Aveyron, sur un développement de 96 000^{m}. Néanmoins le flottage n'a réellement lieu que sur 26 200^{m}, depuis la commune de Peyreleau, limite des départemens de la Lozère et de l'Aveyron, jusqu'à Milhau. Il a pour objet le transport des bois nécessaires à la consommation de cette dernière ville. La quantité des bois flottés s'élève, année commune, à 440 mètres cubes.

On rencontre sur cette partie du Tarn trois moulins qui ont des pertuis destinés au flottage; leur largeur est de 3^{m}. Les chaussées des autres moulins n'ont point de pertuis, ce qui fait éprouver quelques difficultés pour le flottage.

La longueur de la partie navigable du Tarn est de 110 000^{m}.

Il existe sur cette étendue neuf passelis ou écluses, dont la largeur varie de 5^{m} à 8^{m}.

La longueur des plus grands bateaux qui fréquentent le Tarn est de 57^{m}; leur largeur est de 5^{m}, et leur tirant d'eau de 1^{m}.

En descendant de Gaillac, les transports se composent de vins, blés, farines, prunes, amandes, anis, pastel, genièvre, fromages, draperies et étoffes

diverses, grosses toiles, merrain, bois de construction et bouteilles. En remontant, les bateaux sont chargés principalement de denrées coloniales.

Le Gouvernement s'occupe des moyens de faire remonter la navigation du Tarn depuis Gaillac jusqu'à Alby, sur une étendue de 30 959^{m}. La dépense à faire à cet égard est évaluée à la somme de 800 000 fr. (334—IV.)

TAURION. (*Bassin de la Loire.*) Rivière qui prend sa source à Paillier, département de la Creuse, et qui se jette dans la Vienne, à Saint-Priest-Taurion, département de la Haute-Vienne.

Le flottage se fait à bûches perdues sur le Taurion; il commence au-dessous de Chateing, département de la Creuse, et continue jusqu'à l'embouchure de cette rivière, sur une étendue de 71 600^{m}. Il a pour objet le transport des bois provenant des forêts qui bordent cette rivière. La quantité des bois flottés s'élève annuellement à environ 16 900 stères; ils sont destinés pour Limoges.

Il existe sur le cours du Taurion quatorze digues de moulins qui n'ont pas de pertuis et qui rendent le flottage difficile. (282.)

TAUTE. (*Bassin de la Douve.*) Petite rivière qui prend sa source près de Saint-Sauveur-Landelin, département de la Manche, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Douve, un peu au-dessous de Carentan. Elle est navigable depuis la

[redacted]

chaussée de Machezieux, près Perriers, jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 23 000^m.

Il existe sur la Taute, à Carentan, un pont dit de Saint-Hilaire, fermé par des portes de flot d'une largeur de 3^m,80. Ces portes se ferment par l'action de la marée; elles sont établies dans le seul intérêt du dessèchement, et sont contraires à la navigation, qui, sur la Taute, n'est qu'un objet secondaire, et qui, au surplus, ne peut avoir lieu que douze à quinze jours par mois, aux époques des marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune. (237.)

TECH. (*Bassin de la Tech.*) Rivière qui a sa source dans le département des Pyrénées-Orientales, sous le village de la Preste, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la Méditerranée, entre l'étang de Saint-Nazaire et Collioure.

On a profité des crues de cette rivière pour faciliter l'exploitation des forêts qui environnaient ses bords. Depuis la destruction de ces forêts, on ne fait plus usage de ce cours d'eau comme moyen de transport. (370.)

TENU. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière du département de la Loire-Inférieure, qui prend sa source au port du Prieuré, et qui se jette dans le lac de Grand-Lieu.

Le Tenu est navigable depuis Saint-Mesmes jusqu'à son embouchure, sur un espace de 16000^m. (312.)

TERETTE. (*Bassin de la Douve.*) Petite rivière

du département de la Manche, qui a sa source près de Carantilly, et qui se jette dans la Taute, près de Meuil.

Elle est navigable douze à quinze jours par mois, aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune, depuis Saint-Pierre-d'Artenay jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 6 000m. (238.)

TET. (*Bassin de la Tet.*) Cette rivière prend sa source au bas du pic Prigue, dans le département des Pyrénées-Orientales, passe à Mont-Louis, Villefranche, Prades, Ille, Perpignan, et se jette dans la mer Méditerranée, sous Sainte-Marie-de-la-Salanque.

La Tet est flottable à bûches perdues depuis Prades jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 54 000m. Le flottage y est fort rare à cause du peu d'eau de la rivière pendant la plus grande partie de l'année, et ne sert qu'au transport de quelques pièces de pin, sapin, et châtaignier provenant du mont Canigut, et destinés pour Perpignan. (371.)

THOUET. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source dans le département des Deux-Sèvres, au-dessus de Secondigny : elle est navigable sur une étendue de 17 020m depuis Montreuil-Bellay jusqu'à son embouchure dans la Loire, qui a lieu à Bouche-Thouet, près de Saint-Florent, département de Maine-et-Loire.

La navigation a lieu sur cette rivière au moyen

de pertuis qui sont au nombre de six, leur largeur est de $4^m,60$.

Les plus grands bateaux en usage sur le Thouet ont 30^m de longueur sur $4^m,50$ de largeur, et tirent $1^m,25$ d'eau. (299—VI.)

THUISY, *v.* LANCRE.

TOUCQUES. (*Bassin de la Toucques.*) Petite rivière qui prend sa source à Champhaut, près de Gacé, département de l'Orne. Elle passe à Fervacques, Lisieux, où elle commence à porter bateau, le Breuil, Pont-Lévêque, Quai-au-Coq, Toucques, et se jette dans la Manche, un peu au-dessous de cette dernière ville, département du Calvados.

La longueur de la partie navigable de cette rivière est de $29\,000^m$. La navigation n'a lieu que douze à quinze jours par mois, aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune.

On transporte par la Toucques des vins, eaux-de-vie, cidres, bois de construction et autres. (228—IX.)

TOURON. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source à l'étang de Touron, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, au pont Cornette. Il est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de $8\,700^m$. Il tarit en été, et a sur ses bords deux ports principaux.

Ce ruisseau est, sur la plus grande partie de son cours, creusé dans le rocher; on y rencontre plusieurs cascades.

La quantité des bois flottés sur le Touron varie annuellement de 4 650 à 9 300 stères. (129.)

TRÉGUIER. (*Bassin du Tréguier.*) Cette rivière, qui a reçu son nom de la ville de Tréguier, est formée de deux rivières dites le Jaudy et le Guindy, et se jette dans la Manche, à 15 000^m au-dessous de cette ville, département des Côtes-du-Nord.

Le Jaudy a sa source au pied de la forêt de Coëtnès, dans la commune de Tréglamus, et le Guindy a la sienne au pied de la montagne de Ménebrée, commune de Louargat.

Ces deux rivières réunissent leurs eaux à Tréguier, et, depuis ce point jusqu'à la mer, forment un canal aussi large que profond.

Le port de Tréguier, qui a 13^m de hauteur d'eau à mer basse, et 26^m à mer haute, est susceptible de recevoir toute espèce de navires marchands, et même de frégates et de vaisseaux de ligne, moyennant un vent favorable; la direction de son entrée est nord-est.

A 6 000^m au-dessus de Tréguier, sur le Jaudy, se trouve le port de la Rochedérien. La mer y monte de 4^m et plus dans les marées équinoxiales, et de 2^m,44 dans les marées ordinaires. Ce port asséche à toutes les marées. Aux marées ordinaires, il y monte des bâtimens de cent cinquante à deux cents tonneaux. (247.)

TRIEUX. (*Bassin du Trieux.*) Cette rivière est une des plus considérables du département des Côtes-

du-Nord; elle prend sa source dans l'étang de l'an-
cienne abbaye de Coëtmalouen, dit l'Étang-Neuf
commune de Kerper, et elle se jette dans la Manche
près et au nord de l'île de Brehat : le cours entier de
cette rivière est d'environ 70 000ᵐ.

La rade de l'Ile-à-Bois, située entre l'île de Brehat
et la pointe de Bodu, est à l'embouchure de la ri-
vière du Trieux : la mer y monte à 24ᵐ, et il y a
constamment, à mer basse, 20ᵐ de hauteur d'eau.
Cette rade peut contenir aisément six vaisseaux de
guerre du premier rang; on y entre et l'on en sort
à toute heure de marée.

En remontant le Trieux, on rencontre successi-
vement le port de Coëtmen et celui de Pontrieux.

Le port de Coëtmen a 30ᵐ de profondeur d'eau
dans les hautes marées, et 20ᵐ à mer basse. Les na-
vires y sont parfaitement à l'abri de tous les vents;
on pourrait y admettre douze vaisseaux de ligne du
premier rang.

Le port de Pontrieux offre 4ᵐ d'eau à mer haute,
et il n'en a que 1ᵐ63 à mer basse.

Dans la partie supérieure de la rivière, il existe u
grand nombre de moulins qui s'opposent à la nav
gation.

De Pontrieux à la mer, sur une étendue
15 000ᵐ, la rivière est belle, large et profonde
n'offre aucun obstacle pour la navigation. (245

TURCEY ou BLAISY. (*Bassin de la Sei*
Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui p

sa source à Blaisy-le-Haut, et se jette dans la Loze, à Verrey-sous-Salmaise.

On a flotté à bûches perdues sur ce ruisseau depuis Blaisy-le-Bas jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 12 200^{m}. Mais, depuis trente-six ans, il n'est plus affecté à cet usage. Les bois au transport desquels il servait alors sont aujourd'hui consommés dans le pays. (174.)

U

UBAYE. (*Bassin du Rhône.*) Cette rivière prend sa source dans les montagnes de Maurin et du Haulanier, département des Basses-Alpes, et se jette dans la Durance, à 5 000^{m} environ au-dessous de la ville d'Ubaye.

Elle est flottable à bûches perdues depuis le village du Lauzet jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 13 500^{m}.

Le flottage est difficile à cause du peu de profondeur de la rivière; il n'a lieu que sept mois de l'année pendant l'été et l'automne.

On flotte annuellement sur cette rivière 70 stères de bois de mélèze et de sapin provenant des forêts de Sainte-Ubaye, Saint-Vincent et Brioule. (405.)

V

VALSERVAUX ou PRÉFONTAINE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Haute-

Marne, qui prend sa source à la ferme de Préfontaine, près le village de Collemier-le-Haut, et qui se jette dans la rivière d'Aube, au-dessus de Rouvre.

Ce ruisseau a servi au flottage pendant quelques années sur une étendue de 4 500^{m}, en remontant de son embouchure. Depuis environ deux ans on ne l'emploie plus à cet usage. (111.)

VANDI. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau qui transporte annuellement environ 8 000 stères de bois provenant de la forêt de Villers-Cotterets, et destinés pour Paris. Il a deux sources situées toutes deux dans le département de l'Aisne, l'une à Sainte-Clotilde, et l'autre à Retheuil.

Le flottage commence sur la première branche à Longue-Avoine, et sur la seconde à Thimet; il continue jusqu'à l'embouchure du Vandi dans la rivière d'Aisne, au port Lamotte, département de l'Oise.

La longueur flottable de ce ruisseau est de 12 000^{m}.

Le flottage n'a lieu sur ce ruisseau que du 15 septembre au 15 mars de chaque année : il se fait à bûches perdues.

Il existe sur la partie flottable du Vandi une douzaine de moulins, dont les vannes destinées au passage des bois, ont une largeur qui varie de 1^{m},10 à 1^{m},62. (221.)

VANNES. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière prend sa source à Font-Vannes, département de

l'Aube, et se jette dans la rivière d'Yonne à Sens, département de l'Yonne.

La Vannes est flottable à bûches perdues, depuis Estissac, département de l'Aube, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 57 000^{m}.

On a pratiqué à chacun des moulins construits sur cette rivière une vanne destinée au flottage ; la largeur de ces vannes varie de 1^{m},20 à 1^{m},58.

Le flottage n'éprouve sur la Vannes et ses affluens ni interruption, ni obstacles remarquables. Il fournit, année commune, 2 000 décastères de bois pour l'approvisionnement de Paris. (186.)

VAR. (*Bassin du Var.*) Cette rivière prend sa source dans les montagnes du Piémont, à environ 8 000^{m} au-dessus d'Entreaunes; elle reçoit l'Esteron à son entrée dans le département du Var, et se jette dans la mer Méditerranée, auprès de Nice.

Le flottage a lieu sur toute la partie de cette rivière qui coule dans le département du Var, sur une étendue de 21 000^{m}; il commence près de la source du Var.

La quantité des bois flottés annuellement est d'environ, savoir :

Bois de mélèze de construction tant pour le Pont du Var que pour Nice, etc.	120 mètres cubes.
Bois de mélèze débités en planches sur la rive gauche et transportés ensuite à Nice, Marseille, etc..........................	900.

Ces bois ne se transportent par radeaux que lors-

qu'on craint des crues; dans tout autre te flottage a lieu par pièces détachées.

Ce n'est qu'accidentellement et par des stances particulières qu'on fait flotter d'au pour le chauffage. (440.)

VAREILLES. *V.* Vaudeurs.

VAUDEURS, VAREILLES ou ARCE. (*I la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yo prend sa source au pont Évrat, commune et se jette dans la Vannes, près de Pont-sur Il est flottable à bûches perdues depuis jusqu'à son embouchure, sur une étendue d (192.)

VAUX. (*Bassin de la Seine.*) Rivière source dans le département des Ardennes, a de Signy, et qui, sans sortir de ce départe jette dans la rivière d'Aisne, près de Châte cien.

On assure que cette rivière était autrefoi ble, et qu'elle a servi, lors de la construct machine de Marly, au transport des fers q été employés. Mais les barrages multipli rencontre actuellement sur son cours n'o pertuis pour le passage des bois; elle serai dant susceptible de servir au flottage depuis jusqu'à son embouchure, sur une éte 26 000^{m}. (219.)

VELNÉ. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau partement de la Nièvre, qui prend sa source

de Velné, et qui se jette dans le ruisseau de la Montagne, entre le moulin de Planchat et Champ-Morin. Il reçoit les eaux de deux étangs, et est à sec dans l'été.

Ce ruisseau est flottable à bûches perdues sur tout son cours, qui est de 3 650m. (139.)

VENCE. (*Bassin de la Meuse.*) Rivière du département des Ardennes, qui a sa source à la fontaine de Vence, à 4 000m au-dessus de Launoy, et qui se jette dans la Meuse, à Mohan.

Cette rivière, dans son état actuel, ne peut servir au flottage des bois à cause du grand nombre de moulins établis sur son cours, et à la ventellerie desquels on n'a pas établi de pertuis. Elle serait cependant, par le volume de ses eaux, susceptible de servir au flottage depuis Launoy jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 20 500m. (58.)

VENDÉE. (*Bassin de la Sèvre-Niortaise.*) Cette rivière prend sa source près de la Chapelle-aux-Lys, dans le département auquel elle a donné son nom; elle commence à être navigable au lieu dit Gros-Noyer, au-dessous de Fontenay, et a son embouchure dans la Sèvre-Niortaise, auprès de l'île d'Elle. La longueur de la partie navigable est de 25 000m.

La Vendée n'est navigable que pendant huit mois de l'année; elle sert à exporter des bois de chauffage et de construction, ainsi que des graines céréales.

Le Gouvernement s'occupe en ce moment des moyens de faire remonter la navigation de la Vendée

jusqu'à Fontenay, et d'en faire jouir le commerce pendant toute l'année. (320—II.)

VÉRAUX. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière prend sa source à Cressat, département de la Creuse, commence à être flottable à Clugnat, et se jette dans la petite Creuse à Bâtisse.

La longueur de la partie flottable est de 3 000^{m}. Le flottage se fait à bûches perdues sur le Véraux. (295.)

VERDUN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Nièvre, qui prend sa source au pont Maubert, à la jonction des ruisseaux de Martelle et de la Montagne, et qui se jette dans la Houssière devant la Chapelle-Fauboulin. Il est flottable à bûches perdues depuis son origine jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 2 110^{m}.

Ce ruisseau est presque inaccessible sur la dernière moitié de son cours. (137.)

VERNEIGETTE. (*Bassin de la Loire.*) Ruisseau qui prend sa source à Lamaid, et qui se jette dans la Vouise, département de la Creuse. Il est flottable depuis La Farge jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 4 300^{m}.

Le flottage n'a lieu sur la Verneigette que depuis le 1er décembre jusqu'à la fin de mars de chaque année : il se fait à bûches perdues, et sert au transport des bois provenant de la forêt de Favant. (276.)

VERRERIE. (*Bassin de la Seine.*) Petit ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui a ses sources

près de Turtie et de Junie, et qui se jette dans la Seine, au-dessus d'Oigny.

Ce ruisseau n'est flottable que sur une étendue de 1320^{m}, depuis le vallon de la Verrerie jusqu'à son embouchure : le flottage se fait à bûches perdues, et sert au transport des bois qui l'avoisinent et qui sont situés près les Bordes et la Puce. Ce ruisseau manque souvent d'eau. (95.)

VEYRES. (*Bassin de la Gironde.*) Ruisseau qui prend sa source auprès de Bessonies, département du Lot, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans le Sellé, au-dessous de Linars.

On se sert de ce ruisseau depuis le village de Saint-Hilaire-de-Bessonies jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 20458^{m} pour faire flotter à bûches perdues une partie des bois nécessaires à la consommation de la ville de Figeac.

Les moulins qu'on rencontre sur le cours du Veyres rendent le flottage difficile. (341.)

VEZÈRE. (*Bassin de la Gironde.*) Cette rivière prend sa source dans le département de la Corrèze, près de Chavagnac, et se jette dans la rivière de Dordogne, à Limeuil, département de la Dordogne.

En considérant la Vezère, par rapport à la nature du terrain qu'elle arrose, on peut la diviser en trois parties; la première, depuis sa source jusqu'au Saillant; la deuxième, depuis le Saillant jusqu'à Condat, et la troisième, depuis ce dernier point jusqu'à Limeuil.

La première partie roule sur des rochers de gra
nit dans un vallon étroit et escarpé; son cours es
très rapide; elle forme deux cascades assez considé
rables, l'une au-dessus de Treignac et l'autre au
Saillant; ses eaux sont claires et limpides.

Le lit de la deuxième partie devient plus large, sa
pente plus douce et mieux réglée; elle parcourt de
vallons assez spacieux et fertiles. Cette partie de l
rivière coule sur des rochers de *braziers*, espèce d
grès tendre disposé par bancs inclinés, et séparé
entre eux par des couches d'argile; tout le terrai
des environs est rougeâtre; les eaux pluviales le dé
laient et l'entraînent avec facilité; de sorte qu'a
moindre débordement, la rivière devient colorée
presque bourbeuse; elle n'est jamais limpide, mêm
dans les temps de sécheresse.

Dans la troisième partie, la Vezère coule sur
rochers de nature calcaire; les plaines qu'elle p
court paraissent avoir été formées par des sédim
successifs déposés dans les débordemens.

Le flottage commence au moulin du Ver
commune d'Eyburie, département de la Corrè
la navigation à Montignac, département de la
dogne. Le flottage se fait à bûches perdues.

La longueur de la partie flottable de la Vezère
est de.................................... 90
Et celle de la partie navigable est de........ 4

Les deux passelis de Losse et de Saint-Léo

construction ancienne, ne peuvent être franchis actuellement par les bateaux. On est obligé de transborder les marchandises; elles consistent en merrain, huiles, eaux-de-vie, etc. (353—IV.)

VEZOUZE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière qui prend sa source dans les forêts de Domèvre et de Thon, département de la Meurthe, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans la rivière de Meurthe, un peu au-dessous de Lunéville.

Le flottage commence sur cette rivière, au moyen de retenues d'eau, à 2 400^{m} au-dessous de sa source, et continue jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 63 300^{m}.

On flotte annuellement sur la Vezouze environ 4 000 stères de bois à bûches perdues, ainsi que 300 000 planches et 3 000 pièces de grands bois en trains.

Il existe sur cette rivière quinze moulins dont les pertuis ont une largeur qui varie de 2^{m} à 2^{m},77. (41.)

VIE. (*Bassin de la Vie.*) Petite rivière qui a sa source près de Belleville, département de la Vendée, et qui, sans sortir de ce département, se jette dans l'Océan, au port de Saint-Gilles.

La Vie est navigable sur une longueur de 8 000^{m}, depuis le lieu dit Pas-aux-Petons, jusqu'à son embouchure. Cette navigation est exclusivement maritime; elle se fait avec des barques pontées de vingt tonneaux qui exportent annuellement environ deux mille tonneaux de grains.

Le Gouvernement a ordonné l'étude d'un proj qui aurait pour objet de faire remonter la navigatio de la Vie 36 000^m au-dessus du point où elle com mence actuellement à porter bateau. (314.)

VIE. (*Bassin de la Dive.*) Petite rivière qui pren sa source au-dessus de Survie, département de l'Orne et se jette dans la Dive, à 2 400^m au-dessous d Corbon, département du Calvados. Elle est naviga ble depuis Corbon jusqu'à son embouchure. (230.

VIENNE. (*Bassin de la Loire.*) Cette rivière ses sources dans la commune de Millevache, dépar tement de la Corrèze, et dans celle du Gentioux département de la Creuse : elle passe à Limoges Châtellerault, l'Ile-Bouchard, Chinon et Candes lieu où elle se jette dans la Loire.

Depuis Tarnac, département de la Corrèze, jus qu'à Limoges seulement, sur une étendue de 77 400^m, on flotte à bûches perdues des bois de chauffage destinés pour cette dernière ville. La quantité de ces bois s'élève annuellement à environ 9000 stères. Cette partie de la Vienne a été déclarée flottable par arrêts du conseil d'État du 4 décembre 1742 et du 25 juillet 1752 : ce dernier arrêt autorise également le flottage sur le Taurion et sur les ruisseaux y affluant. Il existe sur cette étendue quarante-cinq digues qui barrent la rivière : onze d'entre elles sont sans pertuis; ce qui fait éprouver quelques difficultés au flottage. Les pertuis existans ont une largeur qui varie de 2 à 4^m.

La Vienne est navigable depuis Chitré, une lieue au-dessus de Châtellerault, département de la Vienne, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 89 555^{m}.

On transporte par cette rivière les blés de la Vienne, surtout ceux de l'arrondissement de Châtellerault, ceux du Berry qui arrivent par la Creuse, ceux du canton de Richelieu, les vins de l'Ile-Bouchard, de Chinon, etc.

Les plus grands bateaux en usage sur la Vienne ont 32^{m} de longueur, sur 5^{m},30 de largeur; ils tirent 1^{m},10 d'eau. (279 — VI.)

VIGE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source à la Villate, commune de Saint-Junien-la-Brugère, département de la Creuse, et qui se jette dans le Taurion, au gué de la Salaise, commune de Saint-Martin.

Le flottage a lieu sur la Vige à bûches perdues depuis la Bassas jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 20 200^{m}.

On flotte annuellement sur cette rivière environ 3400 stères de bois à brûler destinés pour Limoges.

Il existe sur le cours de la Vige trente-cinq digues sans pertuis (287.)

VILAINE. (*Bassin de la Vilaine.*) Cette rivière a ses principales sources entre Princé et Juvigné, sur la limite des départemens d'Ille-et-Vilaine et de la Mayenne; elle traverse les villes de Vitré, Rennes, Redon, Rochebernard, et se jette dans l'Océan, un

peu au-dessous de cette dernière ville, départ du Morbihan. Elle commence à être navigable son, 8041m au-dessus de Rennes.

L'étendue de la navigation de cette rivié savoir :

Dans le département d'Ille-et-Vilaine, depuis Cesson jusqu'à Redon de...............	9?
Dans le département du Morbihan, depuis Redon jusqu'à son embouchure, de...........	4:
Total...	13

Cette dernière partie est naturellement nav au moyen de la marée qui remonte jusqu'à R elle est fréquentée par des bâtimens qui port cent à cent cinquante tonneaux.

Quant à la partie supérieure de la Vilaine, été rendue navigable de 1538 à 1575, au mo quinze écluses qui rachètent une pente de 2 C'est la plus ancienne navigation artificielle France. Les vieilles écluses qui subsistent enco cette rivière n'ont qu'une largeur de 3m,80, et mettent que des bateaux du port de trente ton au plus : à mesure qu'on les reconstruit, o donne une largeur de 4m,70 et une longueur à 29m; ce qui leur permettra de recevoir des b du port de soixante-dix tonneaux.

On se sert de la Vilaine pour importer des Bordeaux, des sels, des résines et des ardoi pour exporter des blés, des toiles, des fils et d de construction. Le nombre des bateaux qui p

rent cette rivière est annuellement d'environ treize cents; mais le mouvement du commerce augmentera considérablement lorsque le canal d'Ille-et-Rance sera terminé. (254—XIV.)

VILLENEUVE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source au-dessus de Rouaille, et se jette dans le Taurion, au-dessous de Bassise, département de la Creuse. Elle est flottable à bûches perdues depuis Vallière jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 6 600m. (283.)

VILLENOXE. (*Bassin de la Seine.*) Petite rivière qui prend sa source à Forestière, département de la Marne, et qui se jette dans la Seine, département de l'Aube. *V.* Canal de Courlavant. (122.)

VIRE. (*Bassin de la Vire.*) Rivière qui prend sa source à l'étang des moulins de Bieux, près Trutemer, sur la limite des départemens de la Manche et du Calvados. Elle passe à Vire, Saint-Lô, et se jette dans la Manche, au pont du Petit-Vey. Elle est navigable depuis le barrage des clefs de Vire, à 11 000m au-dessous de Saint-Lô jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 18 000m.

La navigation n'a lieu que douze à quinze jours par mois aux marées de vives eaux de pleine et nouvelle lune.

Les objets de transport sur la Vire consistent en tangues, en pierre à chaux, houille et bois.

Le Gouvernement s'occupe des moyens de faire

remonter la navigation de la Vire jusqu'à Saint-Lô. (232.)

VOIRE. (*Bassin de la Seine.*) Petite rivière qui a sa source à Sommevoire, département de la Haute-Marne, et qui se jette dans l'Aube, un peu au-dessous de Chalette, et vis-à-vis de Moslins, département de l'Aube.

On a essayé autrefois de flotter sur la Voire depuis Villeret jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 18 000^{m}; mais cette tentative n'a pas réussi à cause du peu de pente de la rivière. (120.)

VOLOGNE. (*Bassin du Rhin.*) Rivière du département des Vosges, qui prend sa source aux trois lacs de Géradmer, et se jette dans la Moselle à Pouxeux. Elle est flottable à bûches perdues depuis Longemer, commune de Géradmer, jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 30 000^{m}.

On flotte rarement sur la Vologne. (32.)

VOUISE. (*Bassin de la Loire.*) Petite rivière qui prend sa source à Bostrogier, département de la Creuse, et qui, sans sortir de ce département, s'embouche dans la Tardes, à Chambon. Elle est flottable à bûches perdues depuis Gouzon jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 9 000^{m}. (275.)

VOUTOIRY. (*Bassin de la Loire.*) Petit ruisseau du département de la Creuse, qui prend sa source à Saint-Michel-de-Vesse, et qui se jette dans la rivière de Creuse, au-dessous de la Rochette.

Le Voutoiry est flottable à bûches perdues depuis

le moulin de Luche jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 2000^{m}. (293.)

VRIN. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de l'Yonne, qui prend sa source à une lieue au nord de Toucy, et qui se jette dans la rivière d'Yonne, à Cezy. Il est flottable à bûches perdues depuis Sonquaise jusqu'à son embouchure, sur une longueur de 22 000^{m}.

Le Vrin est flottable en tout temps. Il fournit annuellement environ 1 500 décastères de bois pour l'approvisionnement de Paris. (184.)

W

WEISS. (*Bassin du Rhin.*) Ruisseau du département du Haut-Rhin, qui a sa source au lac Blanc, au-dessus d'Orbey, reçoit les eaux qui s'écoulent du lac Noir, passe par Hachimette, où il reçoit la Behine, puis par Kaisersberg, Kientzheim et Séjobsheim; il se jette dans la Fecht, auprès du pont Katzen-Vangenbruck.

Une ordonnance du Roi du 19 janvier 1820 a déclaré flottable la portion de ce ruisseau comprise entre Hachimette et Kaisersberg, sur une étendue de 6650^{m}. (5.)

Y

YENNE. (*Bassin de la Seine.*) Ruisseau du département de la Côte-d'Or, qui prend sa source près

de Palu, au-dessus du hameau de l'Arçon, et qui se jette dans l'Ource, près de Voulaines. Il est flottable à bûches perdues depuis l'étang du Roi jusqu'à son embouchure, sur une étendue de 1 500^{m}.

Il existe au moulin Féronin une vanne de flottage d'une largeur de 1^{m},80.

Le flottage pourrait s'étendre sur ce ruisseau à trois lieues plus haut. (102.)

YONNE. (*Bassin de la Seine.*) Cette rivière a sa source dans le département de la Nièvre, aux étangs de Belle-Perche, entre Morin et Beriard, commune de Glux. Les lieux principaux qu'elle arrose sont Clamecy, Coulange, Cravant, Vaux, Auxerre, Regennes, Joigny, Villeneuve-le-Roi, Sens, Pont en Montereau. C'est dans cette dernière ville qu'elle se joint à la Seine.

Le flottage et la navigation n'ont lieu sur l'Yonne qu'au moyen d'éclusées ou de crues artificielles. On appelle ainsi le produit des eaux retenues dans les bassins compris entre les pertuis.

Le flottage à bûches perdues commence aux sources mêmes de l'Yonne; il se fait du 1er novembre au 1er mai. Le flottage en trains commence à Armes, département de la Nièvre, à 2 980^{m} au-dessus de Clamecy, et a lieu du 1er mai au 1er juillet de chaque année, suivant la hauteur des eaux.

La rivière d'Yonne, ainsi que ses affluens, fournissent annuellement pour l'approvisionnement de Paris environ 2 600 trains; chaque train contient à

peu près dix-huit décastères. Ces bois proviennent des forêts situées dans les départemens de la Nièvre et de l'Yonne.

Depuis les étangs de Belle-Perche jusqu'à Armes on compte trente ports principaux pour le dépôt des bois qu'on flotte à bûches perdues.

La navigation commence à Auxerre : néanmoins quelques bateaux remontent jusqu'à Cravant, à 20 240^{m} au-dessus d'Auxerre; mais c'est avec beaucoup de difficultés.

Il existe sur l'Yonne, au-dessus d'Auxerre, environ dix-huit pertuis dont la largeur varie de 5 à 28^{m}.

La rivière d'Yonne présente un développement total de 258 000^{m}, savoir :

Partie flottable à bûches perdues entre Belle-Perche et Armes	100 000^{m}
Partie flottable en trains entre Armes et Auxerre	65 000
Partie navigable entre Auxerre et Montereau	93 000
Total pareil...	258 000.

La navigation de l'Yonne sert principalement au transport des charbons et des vins destinés à l'approvisionnement de Paris.

Les ingénieurs du département de l'Yonne sont chargés de la direction des travaux qui s'exécutent sur l'Yonne, non-seulement pour la partie qui traverse leur département, mais encore pour celle qui

basses, on les soutient par des barrages provisoires que l'on répare à chaque expédition.

On flotte pendant toute l'année jusqu'à Saverne; sur la partie inférieure on ne flotte que pendant les mois de février, mars, avril, septembre, octobre et novembre, parce que les propriétaires des prairies riveraines s'opposent au passage des flotteurs pendant le reste de l'année.

Indépendamment de cette difficulté, il existe d'autres causes qui apportent de grandes entraves au flottage. Les principales sont l'encombrement du lit de la rivière; les plantations sans nombre qui la bordent; l'envahissement du marche-pied dans un grand nombre d'endroits; la mauvaise disposition des pertuis, et surtout de l'écluse de retenue qui existe à la sortie de Saverne.

Sans toutes ces entraves, qu'un règlement pourrait faire cesser, la Zorn pourrait facilement devenir flottable pour les bois de construction.

La partie de la Zorn, qui s'étend de Brumath à son embouchure, et qui a une étendue de 20 000^{m}, ne sert plus au flottage. (25.)

TABLEAU SYNOPTIQUE,

PAR ORDRE DE BASSINS,

DES RIVIÈRES ET CANAUX

DÉCRITS DANS LE

DICTIONNAIRE HYDROGRAPHIQUE.

TABLEAU SYNOPTIQUE,

PAR ORDRE DE BASSINS,

DES RIVIÈRES ET CANAUX

DÉCRITS

DANS LE DICTIONNAIRE HYDROGRAPHIQUE.

NOMS des …res et Canaux.	DÉPART. que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DU RHIN.					
		m	m	m	m
Rhin.	H.-Rhin.	»	80,000	»	178,000 (a)
	B.-Rhin..	»	98,000		
Ill, affluent du …in, à gauche.	H.-Rhin..	»	16,500	»	99,000
	B.-Rhin..	»	82,500		
Lauch, affluent de …ll, à gauche.	H.-Rhin...	16,000	»	16,000	»
Fecht, …luent de l'Ill, …gauche.	H.-Rhin.	20,600	»	20,600	»

Depuis et jusqu'à la frontière.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR T[otale] pour chaque Rivière [...] du Flottage.	Na[...]
SUITE DU **BASSIN DU RHIN.**					
5. Weiss, affluent de la Fecht, à gauch.	H.-Rhin..	6,650 m	» m	6,650 m	
6. Behine, affluent de la Weiss.	H.-Rhin...	11,150	»	11,150	
7. Andlau, 3e affluent de l'Ill, à gauche.	B.-Rhin. .	13,430	»	13,430	
8. Ehn, 4e affluent de l'Ill, à gauche.	B.-Rhin. .	11,200	»	11,200	
9. Bruche, 5e affluent de l'Ill, à gauche.	Vosges. . B.-Rhin. .	25,000 20,000	» »	45,000	
10. Rothaine, 1er affluent de la Bruche, à droite.	Vosges...	4,000	»	4,000	
11. Framont, 2e affluent de la Bruche, à gau.	Vosges. .	5,000	»	5,000	
12. Netzenbach, 3e affluent de la Bruche, à droite	B.-Rhin..	10,600	»	10,600	

[redacted]

OMS des et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
UITE DU BASSIN DU RHIN.					
HASSEL, ent de la he, à gau.	B.-Rhin. .	m 20,000	m »	m 20,000	m »
MAGEL, ent de la e, à droite.	B.-Rhin.	14,400	»	14,400	»
CANAL DE BRUCHE, nt de l'Ill, che.	B.-Rhin. .	»	21,121	»	21,121
MOSSIG, du canal Bruche, à ne.	B.-Rhin. .	17,300	»	17,300	»
CANAL NSIEUR, nt de l'Ill, ite.	H.-Rhin. B.-Rhin.	» »	73,456 52,120	»	125,576 (a)
CANAL NINGUE, ent du ca- Monsieur, te.	H.-Rhin.	»	28,526	»	28,526

gueur du versant du Rhin.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigati
SUITE DU **BASSIN DU RHIN.**					
19. CANAL DE VAUBAN, 2e affluent du canal Monsieur, à gauche.	H.-Rhin.	m "	m "	m "	
20. MODER, 2e affluent du Rhin, à gauche.	B.-Rhin.	30,000	"	30,000	
21. ZINTZEL, 1er affluent de la Moder, à gau.	Moselle. . B.-Rhin. .	6,000 26,000	" "	32,000	
22. SCHWARTZBACH, affluent de la Zintzel, à gau.	B.-Rhin.	16,800	"	16,800	
23. FALKENSTEIN, affluent de la Schwartzbach, à droite.	Moselle. . B.-Rhin. .	" 11,500	" "	11,500	
24. ROHBACH, 2e affluent de la Moder, à droite	B.-Rhin. .	16,000	"	16,000	
25. ZORN, 3e affluent de la Moder, à droite	Meurthe. B.-Rhin. .	25,400 39,000	" "	64,400	

NOMS des [...]ères et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU **BASSIN DU RHIN.**					
[...]. ZINZEL, [a]ffluent de la [M]orn, à gauche.	B.-Rhin..	m 15,000	m »	m 15,000	m »
. BAERREN-BACH, [a]ffluent de la [M]orn.	B.-Rhin..	5,000	»	5,000	»
. SURBACH, affluent du [R]hin, à gauche.	B.-Rhin..	37,000	»	37,000 (a)	»
. SELZBACH, affluent du [R]hin, à gauche.	B.-Rhin..	19,000	»	19,000	»
. LAUTER, affluent du [R]hin, à gauche.	B.-Rhin..	20,000	»	20,000 (a)	»
. MOSELLE, affluent du [R]hin, à gauche.	Vosges... Meurthe. Moselle. .	63,000 86,000 «	» 35,281 80,000	149,000	115,281 (b)
. VOLOGNE. [a]ffluent de la [M]oselle, à dr.	Vosges...	30,000	»	30,000	»

(a) Depuis la frontière.
(b) Jusqu'à la frontière.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Can[al] du Flottage.	de la Navigati[on]
SUITE DU BASSIN DU RHIN.					
33. MADON, 2e affluent de la Moselle, à gau.	Vosges. . Meurthe.	m » 32,000	m » »	m 32,000	
34. MEURTHE, 3e affluent de la Moselle, à dr.	Vosges. . . Meurthe.	50,000 79,000	» 11,000	129,000	11,0
35. FAVE, 1er affluent de la Meurthe, à dr.	Vosges. . .	18,750	»	18,750	
36. LAVELINE, affluent de la Fave, à gauche.	Vosges. . .	3,000	»	3,000	
37. TAINTRONÉ, 2e affluent de la Meurthe, à gau.	Vosges. . .	5,000	»	5,000	
38. RABODEAU, 3e affluent de la Meurthe, à dr.	Vosges. . .	15,000	»	15,000	
39. RAVINES, affluent du Rabodeau, à gauche.	Vosges. .	5,000	»	5,000	
40. PLAINE, 4e affluent de la Meurthe, à dr.	Vosges et Meurthe.	30,000	»	30,000	

…naux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
…DU BASSIN DU RHIN.					
…UZE, … de la …, à dr.	Meurthe.	m 63,300	m »	m 63,300	m »
…LLON, … la Ve- …lroite.	Meurthe.	11,400	»	11,400	»
…AGNE, … de la …gau.	Vosges… Meurthe.	» 21,000	» »	21,000	»
…E, … de la …gau.	Meurthe.	36,000	»	36,000	»
…TH, … de la …gau.	Meuse… Meurthe..	» 38,000	» »	38,000	»
…AL DE …VIC, … de la … par la … droite.	Meurthe.	16,800	»	16,800	»
…AL DE …OURT.	Meurthe.	6,500	»	6,500	»
…ITE …E, … de la … par la … droite.	Meurthe.	34,700	»	34,700	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART.ᵗˢ que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TO[TALE] pour chaque Rivière et [Canal], du Flottage.	[de la] Nav[igat.]
SUITE DU BASSIN DU RHIN.					
49. SARRE, 8ᵉ affluent de la Moselle, à dr.	Meurthe.	m 45,000	m »	m 100,000 (a)	
	B.-Rhin..	20,000	»		
	Moselle..	35,000	»		
50. ROUGE-EAU, 1ᵉʳ affluent de la Sarre, à droite.	Meurthe..	22,700	»	22,700	
51. BIÈVRE, 2ᵉ affluent de la Sarre, à droite.	Meurthe.	17,500	»	17,500	
52. CANAL DES SALINES, 3ᵉ affluent de la Sarre, à gau.	Meurthe.	»	36,440	»	3[illegible]
53. EICHEL, 4ᵉ affluent de la Sarre, à droite.	B.-Rhin..	25,000	»	25,000	
BASSIN DE LA MEUSE.					
54. MEUSE.	H.-Marne	»	»	»	20[illegible]
	Vosges...	»	»		
	Meuse...	»	84,600		
	Ardennes	»	125,000		
55. CHIERS, 1ᵉʳ affluent de la Meuse, à droite.	Moselle..	»	»	»	
	Meuse...	»	»		
	Ardennes	»	»		

(a) Jusqu'à la frontière.

…s Canaux.	Départ^s que parcourent les Rivières et Canaux.	Longueur dans chaque département, du Flottage.	de la Navig^n.	Longueur totale pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
…du Bassin de la Meuse.					
…anal de …dan, …nt de la …, à gau.	Ardennes	m »	m 577	m »	m 577
…ar et Canal des Ardennes, …nt de la …, à gau.	Ardennes	51,570	30,333	51,570 (a)	30,333 (a)
…ence, …nt de la …, à gau.	Ardennes	20,500	»	20,500	»
…emoy, …nt de la …, à droite	Ardennes	17,000	»	17,000 (b)	»
…ambre, …nt de la …, à gau.	Aisne… Nord…	» »	» 56,442	»	56,442 (c)
…anal de …ambre, … de la …e, à gau.	Nord… Aisne…	» »	» »	»	» (d)

…longueur du flottage appartient à la rivière de Bar dans son état actuel, et la … de la navigation est celle du bief de partage du canal et de son versant du … Meuse.

…jusqu'à la frontière.

…à la frontière.

…la longueur de ce canal au bassin de la Seine, nº 214.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR pour chaque Rivière du Flottage.	N
BASSIN DE L'ESCAUT.					
		m	m	m	
62. ESCAUT.	Aisne....	»	»	»	
	Nord....	»	68,483		
63. CANAL DE S^T-QUENTIN, 1er affluent de l'Escaut, à gau.	Nord....	»	24,984	»	
64. CANAL DE LA SENSÉE, 2e affluent de l'Escaut, à gauche.	Nord....	»	9,773	»	
65. CANAL DE MONS A CONDÉ, 3e affluent de l'Escaut, à droite.	Nord....	»	6,400	»	
66. HAISNE, 4e affluent de l'Escaut, à droite.	Nord....	»	»	»	
67. SCARPE, 5e affluent de l'Escaut, à gauche.	Pas-de-Calais..	»	26,673	»	
	Nord....	»	53,235		
68. CANAL DE S^T-MICHEL, 1er affluent de la Scarpe.	Pas-de-Calais..	»	374	»	

(a) Jusqu'à la frontière.
(b) Longueur du versant de l'Escaut.
(c) Depuis la frontière.

[redacted]

...MS ... s ... : Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
DU BASSIN DE L'ESCAUT.					
...NAL DE ...NSÉE, ...t de la ..., à dr.	Nord....	m »	m 16,927	m »	m 16,927 (a)
...NAL DE ...ÜLE, ...t de la ..., à gau.	Nord et P.-de-Calais..	»	20,335	»	20,335 (a)
...NAL DE ...ASSÉE, ...) du ca- ...a Deule, ...ne.	P.-de-Calais. .. Nord.... P.-de-Calais. ..	» » »	4,627 2,276 33,897	»	40,800
...s, ...t de l'Es- gauche.	P.-de-Calais. .. Nord. ...	» »	10,470 55,000	»	65,470 (c)
...NAL DE ...SSÉE, ...t de la droite.		»	»	»	» (d)
...NAL DU FOSSÉ, ...t de la gauche.	P.-de-Calais. ..	»	10,500	»	10,500

...gueur du versant de la Scarpe et du bief de partage.
...anal est, à proprement parler, une *dérivation* du canal de la Deule, et ...ne pas rompre l'uniformité du système de ce Tableau, que je lui donne le ...*uent*. Cette observation, que je ne répéterai pas, s'applique à tous les ca-...rivation.
...u'à la frontière.
... la longueur de ce canal au n° 71.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département,		LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Ca[illegible]	
		du Flottage.	de la Navigat.	du Flottage.	de la Navigat.
SUITE DU **BASSIN DE L'ESCAUT.**					
75. CANAL DE LA NIEPPE, 3e affluent de la Lys, à gauche.	Nord. ..	m »	m 9,742	m »	9[illegible]
76. CANAL D'HAZEBROUCK, affluent du canal de la Nieppe, à gauche.	Nord. . . .	»	5,845	»	5[illegible]
77. CANAL DE LA BOURRE, 4e affluent de la Lys, à gauche.	Nord. . . .	»	7,794	»	[illegible]
78. CANAL DE PRÉAVEN, affluent du canal de la Bourre.	Nord. . . .	»	1,948		
79. LAW, 5e affluent de la Lys, à droite.	Pas-de-Calais. .	»	19,379	»	[illegible]
	Nord. . . .	»	2,250		
80. CANAL DE LA DEULE, 6e affluent de la Lys, à droite.	Nord. . . .	»	45,334	»	4[illegible]

(a) Longueur du versant de la Lys.

...aux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE L'AA.					
	Pas-de-Calais..	m »	m »	m »	m 29,315
	Pas-de-Calais et Nord...	»	29,315		
L DU ...SSÉ, ... de ...oite.	Pas-de-Calais..	»	»	»	» (4)
L DE ... ET ...LME, ...l'Aa,	Nord....	»	38,645	»	38,645 (5)
L DE ...S A ...QUE, canal ...olme,	Nord....	»	8,701	»	8,701
L DE ...AINT- ...l'Aa,	Pas-de-Calais..	»	29,542	»	29,542

...longueur de ce canal au bassin de l'Escaut, nº 74.
...la frontière.

TABLEAU

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Ca[nal] du Flottage.	de Navig[ation]
SUITE DU BASSIN DE L'AA.					
86. CANAL D'ARDRES, 1er affluent du canal de Calais, à gauche.	Pas-de-Calais.	m »	m 4,700		m »
87. CANAL DE GUINES, 2e affluent du canal de Calais, à gauche.	Pas-de-Calais.	»	6,120		»
88. CANAL DE BOURBOURG A FURNES PAR DUNKERQUE, 4e affluent de l'Aa, à droite.	Nord.	»	35,122		»
89. CANAL DE DUNKERQUE A BERGUES, affluent du canal de Bourbourg, à droite.	Nord.		»	»	
BASSIN DE LA SOMME.					
90. SOMME, ET CANAL DU DUC D'ANGOULÊME.	Aisne. Somme.		» »	(c) 156,894	

(a) Jusqu'à la frontière.
(b) Voir la longueur au n° 84.
(c) La navigation existante en ce moment n'est que de 50,00[0 ...]
tient au canal.

[N]OMS des [Rivières] et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.		LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	
		du Flottage.	de la Navigat.	du Flottage.	de la Navigation.
[...]E DU BASSIN DE LA SOMME.					
[A]VRE, [...] de la Som- [...] à gauche.	Oise.....	m »	m »	m »	m 18,000
	Somme..	»	18,000		
BASSIN DE L'ARQUES.					
[A]RQUES.	Seine-Inférieure.	31,000	»	31,000	»
BASSIN DE LA SEINE.					
[S]EINE.	Côte-d'Or	62,050	»	159,050	554,568
	Aube....	87,000	»		
	Marne...	10,000	5,000		
	Aube(*bis*)	»	25,000		
	Seine-et-Marne..	»	104,000		
	Seine-et-Oise. .	»	30,000		
	Seine....	»	58,374		
	Seine-et-Oise (*bis*).	»	110,000		
	Eure....	»	66,194		
	Seine-Inférieure.	»	156,000		
[...]EVERON, [...]ent de la [...], à droite.	Côte-d'Or	4,090	»	4,090	»
[...]ERRERIE, [...]ent de la [...], à droite.	Côte-d'Or	1,320	»	1,320	»
[...]EVINSON, [...]ent de la [...], à droite.	Côte-d'Or	15,000	»	15,000	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT[ALE] pour chaque Rivière et C[anal], du Flottage.	d[e la] Navi[gat.]
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
97. COQUILLE, 4e affluent de la Seine, à droite.	Côte-d'Or	m 11,250	m »	m 11,250	
98. BREVON, 5e affluent de la Seine, à droite.	Côte-d'Or	8,000	»	8,000	
99. LAIGNES, 6e affluent de la Seine, à gau.	Côte-d'Or Aube. . . .	» 20,000	» »	20,000	
100. OURCE, 7e affluent de la Seine, à droite.	H.-Marne Côte-d'Or Aube. . . .	10,000 50,000 25,000	» » »	85,000	
101. GRAMME, 1er affluent de l'Ource, à gau.	Côte-d'Or	7,500	»	7,500	
102. YENNE, 2e affluent de l'Ource, à gau.	Côte-d'Or	1,500	»	1,500	
103. BEAUMONT, 3e affluent de l'Ource, à dr.	Côte-d'Or	6,000	»	6,000	
104. CUNFIN, 4e affluent de l'Ource, à dr.	Aube. . . .	7,000	»	7,000	

…MS … Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
…DU BASSIN DE LA SEINE.					
…RCE, …t de la …droite.	Aube....	m 26,000	m »	m 26,000	m »
…RCE, …t de la à gau.	Aube....	15,000	»	15,000	»
…ZÉIN, …nt de la à gau.	Aube....	20,000	»	20,000	»
…OGNE, …du Lo- gauche.	Aube....	13,000	»	13,000	»
…RSE, …nt de la à droite.	Aube....	25,000	»	25,000	»
…UBE, …nt de la à dr.	H.-Marne	29,300	»	159,700	34,275
	Côte-d'Or	15,000	»		
	H.-Marne (*bis*)...	10,400	»		
	Aube....	105,000	20,000		
	Marne...	»	14,275		
…ALSÉR- …X, …ent de …, à gau.	H.-Marne	4,500	»	4,500	»

NOMS des [Rivi]ères et Canaux.	DÉPARTs que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Can[al] du Flottage.	de la Navigati[on]
[S]UITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
[11]2. AMOREY, [a]ffluent de l'Aube, à gauche.	H.-Marne	m 5,000	m »	m 5,000	
113. AUBETTE, [3]e affluent de l'Aube, à gauche.	Côte-d'Or	9,000	»	9,000	
114. AUJON, 4e affluent de l'Aube, à droite.	H.-Marne Aube. . . .	38,420 5,000	» »	43,420	
115. ORGES, 1er affluent de l'Aujon, à dr.	H.-Marne	2,500	»	2,500	
116. AUTREVILLE, 2e affluent de l'Aujon, à droite.	H.-Marne	10,500	»	10,500	
117. LANDION, 5e affluent de l'Aube, à gauche.	Aube. . . .	15,000	»	15,000	
118. AMANCE, 6e affluent de l'Aube, à gauche.	Aube. . . .	14,000	»	14,000	
119. BREVONNE, 7e affluent de l'Aube, à gauche.	Aube. . . .	10,000	»	10,000	

…MS …les et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
…DU BASSIN DE LA SÉINE.					
…OIRE, …ntdel'Au- droite.	H.-Marne	m »	m »	m »	m »
	Aube....	»	»		
…AUZON, …ntdel'Au- gauche.	Aube....	20,000	«	20,000	»
VILLE- …XE, …ent de la à droite.	Marne...	»	»	»	10,000
	Aube...	»	10,000		
…ONNE, …ent de la …, à gau.	Nièvre...	111,000	»	165,000	93,000
	Yonne...	54,000	80,000		
	Seine-et-Marne.	»	13,000		
MOINES, …luent de …ne, à gau.	Nièvre..	200	»	200	»
PROYE, …uent de …ne, à dr.	Nièvre..	5,940	»	5,940	»
…RÉPERNY, …ent de la …e, à dr.	Nièvre..	2,010	»	2,010	»
MOTTE, …ent de la …e, à dr.	Nièvre...	3,900	»	3,900	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Can[al] du Flottage.	de la Navigati[on]
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
128. FACHIN, 3e affluent de l'Yonne, à gau.	Nièvre...	m 3,000	m »	m 3,000	
129. TOURON, 4e affluent de l'Yonne, à dr.	Nièvre...	8,700	»	8,700	
130. SAUCLERGE, 1er affluent du Touron.	Nièvre...	1,175	»	1,175	
131. ÉTANG-NEUF, 2e affluent du Touron.	Nièvre...	95	»	95	
132. GRENOUILLE, 3e affluent du Touron.	Nièvre...	350	»	350	
133. HOUSSIÈRE, 5e affluent de l'Yonne, à dr.	Nièvre...	8,200	»	8,200	
134. GRÉVAULT, 1er affluent de la Houssière, à gau.	Nièvre...	6,700	»	6,700	

...naux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
... BASSIN DE LA SEINE.					
...CHE, ... Gré- ...dr.	Nièvre...	6,170 m	» m	6,170 m	» m
...LOTS, ... Rei- ... dr.	Nièvre...	1,690	»	1,690	»
...DUN, ... de la ...,à dr.	Nièvre...	2,110	»	2,110	»
...NTA- ... ...t du ... à gau.	Nièvre...	6,400	»	6,400	»
...NÉ, ... aMon- ... gau.	Nièvre...	3,650	»	3,650	»
...TELÉ, ...t du ... à dr.	Nièvre...	4,600	»	4,600	»
...ELLE, ... de la ..., à dr.	Nièvre...	1,250	»	1,250	»
...AGE, ...t de ..., à dr.	Nièvre...	3,060	»	3,060	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART. que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
143. AUCIN, affluent du Minage, à gauche.	Nièvre...	m 2,960	m »	m 2,960	
144. BRUIT, 7e affluent de l'Yonne, à gau.	Nièvre...	8,200	»	8,200	
145. BAYE, affluent du Bruit, à gauche.	Nièvre...	5,120	»	5,120	
146. COLANCELLE, 8e affluent de l'Yonne, à gau.	Nièvre...	11,445	»	11,445	
147. ANGUISON, 9e affluent de l'Yonne, à dr.	Nièvre...	28,760	»	28,760	
148. ROCHE, affluent de l'Anguison, à dr.	Nièvre...	490	»	490	
149. AUSSOIS, 10e affluent de l'Yonne, à dr.	Nièvre...	12,900	»	12,900	
150. DORÉ, 1er affluent de l'Aussois, à gau.	Nièvre...	2,200	»	2,200	

…naux.	DÉPARTs que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE LA SEINE.					
…NÉ, … de … à dr.	Nièvre…	4,900 m	» m	4,900 m	» m
…RON, … de … gau.	Nièvre…	42,400	»	42,400	»
…N, … du … dr.	Nièvre…	16,550	»	16,550	»
…L, … Beu- … u.	Nièvre…	13,700	»	13,700	»
…OL, … 'Ar- … he.	Nièvre…	10,200	»	10,200	»
…, … Beu- … a.	Nièvre…	27,100	»	27,100	»
…LIN, … la … u.	Nièvre…	1,580	»	1,580	»
…E, … la … r.	Nièvre…	10,700	»	10,700	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TO[illegible] pour chaque Rivière e[illegible] du Flottage.	d[illegible] Nav[illegible]
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
159. ANDRIE, 12e affluent de l'Yonne, à gau.	Yonne... Nièvre...	m 1,000 1,200	m » »	m 2,200	
160. CURE, 13e affluent de l'Yonne, à dr.	Nièvre... Yonne...	22,000 56,370	» »	78,370	
161. CAILLOT, 1er affluent de la Cure, à droite.	Nièvre...	7,920	»	7,920	
162. SAINT-BRISSON, 2e affluent de la Cure, à droite.	Nièvre...	5,800	»	5,800	
163. SAINT-MARC, 3e affluent de la Cure, à gauche.	Nièvre...	10,100	»	10,100	
164. CHALAUX, 4e affluent de la Cure, à gauche.	Nièvre...	27,100	»	27,100	
165. COUSIN, 5e affluent de la Cure, à droite.	Côte-d'Or Yonne...	» 12,500	» »	12,500	

…naux.	Départ. que parcourent les Rivières et Canaux.	Longueur dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	Longueur totale pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
… BASSIN DE LA SEINE.					
…AL DU …ns, …t de à gau.	Nièvre… Yonne…	m » »	m 52,776 56,086	m »	m 108,862 (a)
…AIN, … de à dr	Côte-d'Or Yonne…	» »	» »	»	»
…ÇON, … de à dr.	Côte-d'Or Yonne…	» 25,000	» »	25,000	»
…NNE, … de …on, à	Côte-d'Or	»	»	»	»
…RAIN, de la à dr.	Côte-d'Or	»	»	»	»
…AY, …Loze- …nche.	Côte-d'Or	»	»	»	»
… de la … dr.	Côte-d'Or	»	»	»	»
…000, … du versant de l'Yonne.					

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR pour chaque Rivière, du Flottage.	de la Navig.
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
173. BUSSY-LA-PÊLE, 1er affluent de la Loze, à droite.	Côte-d'Or	»	»	»	
174. TURCEY, 2e affluent de la Loze, à droite.	Côte-d'Or	»	»	»	
175. FROLOIS, 3e affluent de la Loze, à droite.	Côte-d'Or	»	»	»	
176. FONTENAY, 3e affluent de la Brenne, à dr.	Côte-d'Or	»	»	»	
177. MELIZEY, 2e affluent de l'Armançon, à dr.	Yonne...	»	»	»	
178. BAN, affluent du Melizey, à gauche.	Yonne...	»	»	»	
179. ARMANCE, 3e affluent de l'Armançon, à dr.	Aube... Yonne...	25,000 11,000	» »	36,000	
180. ST-PHAL, 1er affluent de l'Armance, à dr.	Aube...	7,000	»	7,000	

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR, dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
181. AUXON, 2e affluent de l'Armance, à dr.	Aube....	m 7,000	m »	m 7,000	m »
182. CRÉANTON, 4e affluent de l'Armançon, à dr.	Yonne...	9,000	»	9,000	»
183. CANAL DE BOURGOGNE, 7e affluent de l'Yonne, à dr.	Côte-d'Or Yonne...	» »	63,844 91,638	»	155,482 (a)
4. VRIN, affluent de l'Yonne, à gau.	Yonne...	22,000	»	22,000	»
5. ST-ANGE, affluent de Yonne, à dr.	Yonne...	»	»	»	»
. VANNES, affluent de onne, à dr.	Aube.... Yonne...	27,000 30,000	» »	57,000	»
LANCRE, uent de la nes, à gau.	Aube....	16,000	»	16,000	»

gueur du versant de l'Yonne.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTts que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Can[al], du Flottage.	de la Navigati[on]
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
188. NOTE, 2e affluent de la Vannes, à gau.	Aube...	m 14,000	m »	m 14,000	
189. RIGNY, 3e affluent de la Vannes, à gau.	Aube...	9,000	»	9,000	
190. LALAIN, 4e affluent de la Vannes, à dr.	Aube... Yonne...	1,000 10,000	» »	11,000	
191. SIÉGES, 5e affluent de la Vannes, à gau.	Yonne...	4,500	»	4,500	
192. VAUDEURS, 6e affluent de la Vannes, à gau.	Yonne...	3,000	»	3,000	
193. OREUSE, 21e affluent de l'Yonne, à dr.	Yonne...	»	»	»	
194. LOING ET CANAL DE LOING, 15e affluent de la Seine, à gau.	Loiret... Seine-et-Marne..	» »	18,310 34,624	»	52,[illegible] (a)

(a) Cette longueur appartient entièrement au canal.

...naux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE LA SEINE.					
...NAL ...ES, de la ...gau.	Loiret. . .	m »	m 46,738	m »	m 86,738 (a)
	Seine-et-Oise. . .	»	40,000		
...NE, de la ...dr.	H.-Marne	»	11,900	»	342,177
	Marne. . .	»	164,912		
	Aisne. . .	»	36,000		
	Seine-et-Marne. .	»	95,000		
	Seine-et-Oise. . .	»	10,365		
	Seine. . . .	»	24,000		
...X, de la ...dr.	H.-Marne	»	»	24,674	»
	Meuse. . .	»	»		
	Marne. . .	24,674	»		
...AIN, de la ...dr.	H.-Marne	»	»	24,446	»
	Meuse. . .	14,000	»		
	Marne. . .	10,446	»		
...AL DE ...CHE- ... l'Or-...roite	Marne. . .	1,190	»	1,190	»
..., de la ...dr.	Meuse. . .	»	»	3,370	»
	Marne. . .	3,370	»		

...r du versant de la Seine.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTᵗˢ que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT[ALE] pour chaque Rivière et C[anal], du Flottage.	de la Navig[at.]
SUITE DU BASSIN DE LA SEINE.					
201. CANAL DE REVIGNY, affluent de la Chée, à gau.	Meuse... Marne...	m 11,240 1,360	m » »	m 12,600	
202. SURMELIN, 2ᵉ affluent de la Marne, à gau.	Marne... Aisne...	6,000 18,100	» »	24,100	
203. DHUIS, affluent du Surmelin, à gau.	Aisne...	3,900	»	3,900	
204. OURCQ, 3ᵉ affluent de la Marne, à dr.	Aisne... Oise.... Seine-et-Marne..	» » »	5,000 10,000 21,500	»	36
205. SIVIÈRE, affluent de l'Ourcq, à dr.	Aisne....	10,330	»	10,330	
206. CANAL DE CORNILLON, 4ᵉ affluent de la Marne.	Seine-et-Marne..	»	370	»	1
207. GRAND-MORIN, 5ᵉ affluent de la Marne, à gau.	Marne... Seine-et-Marne..	» »	» 14,000	»	14

Canaux.	Départements que parcourent les Rivières et Canaux.	Longueur dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	Longueur totale pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
DU BASSIN DE LA SEINE.					
…AL DE …AUR, … de la … à dr.	Seine....	m »	m 1,100	m »	m 1,100
…AL DE …RTIN, …t de la … dr.	Seine....	»	4,632	»	4,632
…AL DE …NIS, …t de la … dr.	Seine....	»	6,600	»	6,600
…NAL DE …Q, les ca- …Saint- et de …enis.	Oise....	»	7,700	»	93,922
	Seine-et-Marne..	»	66,700		
	Seine-et-Oise. .	»	9,000		
	Seine. . .	»	10,522		
…E, …nt de la … dr.	Aisne....	14,000	12,000	14,000	121,545
	Oise.....	»	70,800		
	Seine-et-Oise...	»	38,745		
…NAL DE …ENTIN, …nt de … à dr.	Nord....	»	1,000	»	69,397 (a)
	Aisne....	»	68,397		

(a) … du bief de partage et du versant de l'Oise jusqu'à Chauny.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal du Flottage.	de la Navigation
SUITE DU **BASSIN DE LA SEINE.**					
214. CANAL DE LA SAMBRE, 1er affluent du canal de Saint-Quentin, à gau.	Nord....	m »	m »	m »	6-
	Aisne...	»	»		
215. CANAL DE LA FÈRE, 2e affluent du canal de Saint-Quentin, à gau.	Aisne....	»	3,800	»	=
216. AISNE, 2e affluent de l'Oise, à gau.	Meuse...	»	»	55,000	125
	Marne...	»	»		
	Ardennes	55,000	25,000		
	Aisne....	»	80,000		
	Oise....	»	20,000		
217. CANAL DE BIESME, 1er affluent de l'Aisne, à dr.	Meuse....	»	»	»	
	Meuse et Marne.	»	»		
	Marne...	»	»		
218. AIRE, 2e affluent de l'Aisne, à dr.	Meuse....	»	»	»	
	Ardennes	»			
219. VAUX, 3e affluent de l'Aisne, à dr.	Ardennes	»	»	»	

...aux.	DÉPART que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE LA SEINE.					
...DES, ... de ...r.	Ardennes.	m »	m 40,416	»	40,416 (a)
... de ...au.	Aisne.... Oise.....	1,340 10,660	» »	12,000	»
...E, ... la ...te.	Seine-Inférieure. Eure....	28,010 29,457	» »	57,467	»
...E, ...n-	Eure....	14,392	»	14,392	»
...E- ...ur-	Eure....	9,935	»	9,935	»
... la	Orne.... Eure-et-Loir... Eure.....	» » »	» » 92,252	»	92,252
...re,	Orne..... Eure....	» 46,322	» »	46,322	»

...u versant du canal, depuis le bief de partage jusqu'à la sortie de

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Can[al], du Flottage.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Can[al], de la Navigatio[n]
SUITE DU **BASSIN DE LA SEINE.**					
227. RILLE, 23[e] affluent de la Seine, à gau.	Orne....	m »	m »	m »	16,0
	Eure,...	»	16,000		
BASSIN DE LA TOUCQUES.					
228. TOUCQUES.	Orne....	»	»	»	29,
	Calvados..	»	29,000		
BASSIN DE LA DIVE.					
229. DIVE.	Orne....	»	»	»	26
	Calvados.	»	26,000		
230. VIE, affluent de la Dive, à droite.	Orne....	»	»	»	2
	Calvados.	»	2,400		
BASSIN DE L'ORNE.					
231. ORNE.	Orne....	»	»	»	17
	Calvados.	»	17,000		
BASSIN DE LA VIRE.					
232. VIRE.	Calvados.	»	»	»	18
	Manche..	»	13,000		
	Calvados (*bis*)..	»	5,000		
233. AURE, affluent de la Vire, à droite.	Calvados..	»	17,000	»	17
BASSIN DE LA DOUVE.					
234. DOUVE.	Manche..	»	28,000	»	28

anaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE LA DOUVE.					
RDE- de la gau.	Manche. .	m »	m 6,000	m »	m 6,000
E, de la dr.	Manche. .	»	5,000	»	5,000
TE, de la dr.	Manche. .	»	23,000	»	23,000
ETTE, le la dr.	Manche. .	»	6,000	»	6,000
SSIN DE LA SELUNE.					
UNE.	Manche. .	»	8,000	»	8,000
SSIN DU COUESNON.					
SNON.	Ille-et-Vilaine. .	»	8,000	»	16,000
	Manche. .	»	8,000		
SSIN DE LA RANCE.					
CE.	Côtes du Nord. .	»	»	»	»
	Ille-et-Vilaine. .	»	»		

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[ts] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Ca[nal], du Flottage.	LONGUEUR TOTAL[E] pour chaque Rivière et Ca[nal], de la Navigati[on].
SUITE DU BASSIN DE LA RANCE.					
242. CANAL D'ILLE ET RANCE, affluent de la Rance.	Ille-et-Vilaine..	m »	m 34,407	m »	46, (a)
	Côtes du Nord..	»	12,199		
BASSIN DE L'ARGUENON.					
243. ARGUENON.	Côtes du Nord..	»	6,000	»	6
BASSIN DU GOUET.					
244. GOUET.	Côtes du Nord..	»	5,000	»	5
BASSIN DU TRIEUX.					
245. TRIEUX.	Côtes du Nord..	»	15,000	»	15
246. EFFE, affluent du Trieux, à droite.	Côtes du Nord..	»	3,000	»	3
BASSIN DU TRÉGUIER.					
247. TRÉGUIER.	Côtes du Nord..	»	21,000	»	21
BASSIN DU GUER.					
248. GUER.	Côtes du Nord..	»	6,500	»	6,

(a) Longueur du bief de partage et du versant de la Rance.

... Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE L'AUNE.					
...NE ET ... DE BREST ...ie).	Côtes du Nord. Finistère.	» » »	m. 11,746 80,590	m. »	m. 92,336 (a)
BASSIN DU SCORF.					
...RF.	Morbihan	»	15,000	»	15,000
BASSIN DU BLAVET.					
...VET ET ... BLA-...	Côtes du Nord. . Morbihan	» »	» 73,818	»	73,818 (b)
...AL DE BREST ...ie). ...nt du ... dr.	Côtes du Nord. . Morbihan	» »	25,136 42,528	»	67,664 (c)
...AL DE BREST ...ie). ...le Bla-...n.	Morbihan	»	14,407	»	14,407 (e)

...ongueur appartient en entier au canal (versant de l'Aune), et comprend la rivière d'Aune actuellement navigable et qui est de 24 000m.
...a longueur, 59 818m appartiennent au canal...
...ongueur est celle du bief de partage et du versant du Blavet.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART.ts que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR [illegible] pour chaque Rivière [illegible] du Flottage.	N[illegible]
BASSIN DE LA VILAINE.					
254. VILAINE.	Ille-et-Vilaine..	m »	m 97,448	m »	[illegible]
	Morbihan	»	42,000		
255. ILLE ET CANAL D'ILLE-ET-RANCE, 1er affluent de la Vilaine, à dr.	Ille-et-Vilaine..	»	34,190	»	
256. MEU, 2e affluent de la Vilaine, à dr.	Côtes-du-Nord..	»	»	»	
	Ille-et-Vilaine...	»	5,000		
257. CHER, 3e affluent de la Vilaine, à gau.	Loire-Inférieure.	»	»	»	
	Loire-Inférieure et Ille-et-Vilaine..	»	5,000		
258. DON, 4e affluent de la Vilaine, à gau.	Loire-inférieure.	»	9,000	»	
259. OUST ET CANAL DE NANTES A BREST (2e partie). 5e affluent de la Vilaine, à dr.	Côtes-du-Nord..	5,000	»	60,000	
	Morbihan	55,000	37,000		

(a) Cette longueur appartient au canal, versant de l'Ille.

(b) Ces longueurs sont celles du flottage et de la navigation actuellement sur la rivière d'Oust. La longueur de cette partie du canal (versant de la [illegible] sera de 105 593m.

NOMS des ...es et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.		LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	
		du Flottage.	de la Navigat.	du Flottage.	de la Navigation.
...E DU BASSIN DE LA VILAINE.					
AFF, ...nt de l'Oust, ...auche.	Ille-et-Vilaine..	m »	m »	m 20,000	m 6,000
	Ille-et-Vilaine et Morbihan	20,000	6,000		
... ISAC ET CA... DE NANTES ... BREST ... partie). ...fluent de la ...laine, à gau.	Loire-Inférieure.	»	55,640	»	55,640 (a)
BASSIN DE LA LOIRE.					
LOIRE.	Ardèche..	»	»	51,500	812,769
	H.-Loire..	41,500	»		
	Loire....	10,000	133,480		
	Saône-et-Loire et Allier..	»	85,860		
	Nièvre et Cher...	»	136,642		
	Loiret...	»	122,000		
	Loir-et-Cher...	»	54,850		
	Indre-et-Loire..	»	83,937		
	Maine-et-Loire..	»	87,000		
	Loire-Inférieure.	»	109,000		

(a) Cette longueur, qui appartient entièrement au canal (versant de la Vi... et bief de partage) comprend la partie de la rivière d'Isac actuellement ...able et qui est de 13 000[m].

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTts que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU BASSIN DE LA LOIRE.					
263. CANAL DU CENTRE, 1er affluent de la Loire, à droite.	Saône-et-Loire..	»	65,236	»	60,348
264. ARROUX, 2e affluent de la Loire, à droite.	Côte-d'Or, Saône-et-Loire..	60,348	20,116		
265. CANAL DU NIVERNAIS, 3e affluent de la Loire, à droite.	Nièvre...	»	80,334	»	4[illegible]
266. ALLIER, 4e affluent de la Loire, à gau.	Lozère..	42,600	17,000		
	H.-Loire.	»	94,000		
	Puy-de-Dôme.	»	110,000		
	Allier...	»	20,000		
	Nièvre...				
267. DORE, … l'Al-	Puy-de-Dôme..	28,551			»

[redacted]

NOMS des ... et Canaux.	DÉPARTts que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
...E DU BASSIN DE LA LOIRE.					
...s. CANAL DUC DE ...RY, ... du canal ...al à la ..., à gau.	»	m »	m »	m »	m » (a)
...ANAL DE ...RE, ...nt de la ..., à dr.	Loiret...	»	55,301	»	55,301 (b)
CANAL ...LÉANS, ...nt de la ..., à dr.	Loiret...	»	73,304	»	73,304 (b)
CANAL ...ONNES, ...nt de la ..., à dr.	Loiret...	»	26,223	»	26,223 (c)
...OIRET, ...nt de la ..., à gau.	Loiret...	»	3,760	»	3,760

...ir le nº 273.
...ngueur de tout le canal.
...ngueur du bief de partage et du versant de la Loire.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[1] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT[illegible] pour chaque Rivière et C[illegible] du Flottage.	de Navi[illegible]
SUITE DU BASSIN DE LA LOIRE.					
		m	m		
273. CHER ET CANAL DU DUC DE BERRY, 10e affluent de la Loire, à gau.	Creuse...	8,000	»		
	Allier...	53,000	»		
	Cher....	118,000	14,000	m 179,000	15[illegible] (a)
	Loir-et-Cher .	»	95,000		
	Indre-et-Loire..	»	49,700		
274. TARDES, 1er affluent du Cher, à gau.	Creuse...	10,000	»	10,000	
275. VOUISE, 1er affluent de la Tardes, à gau.	Creuse...	9,000	»	9,000	
276. VERNEIGETTE, affluent de la Vouise, à gau.	Creuse...	4,300	»	4,300	
277. CHACROT, 2e affluent de la Tardes, à dr.	Creuse...	8,500	»	8,500	
278. AUMANCE, 2e affluent du Cher, à dr.	Allier....	27,000	»	27,000	

(a) Ces longueurs ne comprennent que celles du flottage et de la navi[illegible] actuellement existans sur la rivière du Cher; elles sont indépendantes du[illegible] qui aura une longueur de 317 000m.

NOMS des ères et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
ITE DU BASSIN DE LA LOIRE.					
		m	m		
). VIENNE, affluent de la oire, à gau.	Creuse...	»	»	m 77,400	m 89,555
	Corrèze..	5,600	»		
	Haute-Vienne..	71,800	»		
	Charente.	»	»		
	Vienne...	»	35,000		
	Indre-et-Loire.	»	54,555		
. COMBADE, ffluent de la ienne, à gau.	Corrèze..	»	»	20,000	»
	Haute-Vienne...	20,000	»		
. MAUDE, ffluent de la ienne, à dr.	Creuse...	3,500	»	38,800	»
	Haute-Vienne..	35,300	»		
. TAURION, fluent de la enne, à dr.	Creuse...	52,000	»	71,600	»
	Haute-Vienne..	19,600	»		
5. VILLE-EUVE, affluent du urion, à dr.	Creuse...	6,600	»	6,600	»
GÔNE, ffluent du urion, à dr.	Creuse...	5,000	»	5,000	»
5. BOUZO-GLES, ffluent du urion, à gau.	Creuse...	3,300	»	3,300	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, de la Navig.
SUITE DU BASSIN DE LA LOIRE.					
286. LEYRENNE, 4e affluent du Taurion, à dr.	Creuse...	m 7,600	m »	m 7,600	
287. VIGE, 5e affluent du Taurion, à gau.	Creuse...	20,200	»	20,200	
288. MONTBOUCHER, affluent de la Vige, à dr.	Creuse...	1,500	»	1,500	
289. CLAIN, 4e affluent de la Vienne, à gau.	Vienne..	»	»	»	
290. CREUSE, 5e affluent de la Vienne, à dr.	Creuse... Indre... Indre-et-Loire.. Indre-et-Loire et Vienne..	82,000 82,000 11,912 34,400	» » » 8,400	210,312	
291. ROZEILLE, 1er affluent de la Creuse, à dr.	Creuse...	12,400	»	12,400	
292. BEAUZE, affluent de la Creuse, à gau.	Creuse...	5,000	»	5,000	

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS. que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département, de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Cana[l] du Flottage.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Cana[l] de la Navigatio[n]
SUITE DU BASSIN DE LA LOIRE.					
293. VOUTOIRY, 3e affluent de la Creuse, à gau.	Creuse...	m 2,000	m »	m 2,000	
294. PETITE CREUSE, 4e affluent de la Creuse, à dr.	Creuse...	44,000	»	44,000	
295. VÉRAUX, affluent de la Petite Creuse, à dr.	Creuse...	3,000	»	3,000	
296. SEDELLE, 5e affluent de la Creuse, à gau.	Creuse...	19,400	»	19,400	
297. BREZANTINE, affluent de la Sedelle, à droite.	Creuse...	8,000	»	8,000	
298. GARTEMPE, 6e affluent de la Creuse, à gau.	Creuse...	»	»	62,640	
	Haute-Vienne...	»	»		
	Vienne...	62,640	»		
299. THOUET, 12e affluent de la Loire, à dr.	Deux-Sèvres...	»	»	»	17,0[20]
	Maine-et-Loire..	»	17,020		

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TO[TALE] pour chaque Rivière et [Canal], du Flottage.	d[e la] Nav[igat.]
SUITE DU **BASSIN DE LA LOIRE.**					
300. AUTHION, 13ᵉ affluent de la Loire, à dr.	Indre-et-Loire..	»	»	25,400	
	Maine-et-Loire..	25,400	»		
301. MAYENNE, 14ᵉ affluent de la Loire, à dr.	Orne....	»	»	10,000	9
	Mayenne.	10,000	46,000		
	Maine-et-Loire..	»	48,710		
302. OUDON, 1ᵉʳ affluent de la Mayenne, à dr.	Mayenne.	»	»	»	1
	Maine-et-Loire..	»	17,560		
303. SARTHE, 2ᵉ affluent de la Mayenne, à gau.	Orne....	»	»	11,000	13
	Sarthe...	11,000	97,120		
	Maine-et-Loire..	»	41,700		
304. HUISNE, 1ᵉʳ affluent de la Sarthe, à gau.	Orne....	»	»	»	
	Eure-et-Loir...	»	»		
	Orne (*bis*)	»	»		
	Sarthe...	»	»		
305. LOIR, 2ᵉ affluent de la Sarthe, à gau.	Eure-et-Loir...	»	»	28,000	11
	Loir-et-Cher..	»	»		
	Sarthe...	28,000	72,000		
	Maine-et-Loire..	»	41,894		
306. BRAYE, affluent du Loir, à droite.	Eure-et-Loir...	»	»		
	Sarthe...	»	»		
	Sarthe et Eure-et-Loir...	»	»		

...s ... Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
...ou BASSIN DE LA LOIRE.					
...vre-...ise, ...t de la ...gau.	Deux-Sèvres. . .	m »	m »		
	Vendée. .	»	»	m »	m 16,000
	Loire-Inférieure.	»	16,000		
...re et ...Nan-...Brest ...tie). ...t de la ...à dr.	Loire-Inférieure.	»	33,898	»	33,898 (a)
...neau, ...t de la ...gau.	Loire-Inférieure.	»	19,000	»	19,000
...logne, de l'A-...	Vendée. .	»	»		
	Loire-Inférieure.	»	8,000	»	8,000
...non, de l'A-...	Vendée. .	»	»		
	Loire-Inférieure.	»	6,000	»	6,000
...nu, de l'A-...à gau.	Loire-Inférieure.	»	16,000	»	16,000
...vé, ...t de la ...dr.	Loire-Inférieure.	»	25,000	»	25,000

...longueur appartient en entier au canal (versant de la Loire) et comprend la rivière d'Erdre actuellement navigable, qui est de 25000m.

TABLEAU

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation
BASSIN DE LA VIE.					
314. Vie.	Vendée..	» m	8,000 m	» m	8,…
BASSIN DE LA LAY.					
315. Lay.	Vendée. .	»	33,000	»	33…
BASSIN DU CANAL DE LUÇON.					
316. Canal de Luçon.	Vendée. .	»	14,185	»	1…
BASSIN DE LA SÈVRE-NIORTAISE.					
317. Sèvre-Niortaise.	Deux-Sèvres....	»	35,500	»	
	Charente-Infér...	»	47,300		
318. Mignon, … de la	Deux-Sèvres... .	»	11,000	»	
	Charente-Infér...	»	4,000		

NOMS des …s et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
…ASSIN DE LA CHARENTE.					
…HARENTE.	Haute-Vienne. .	m »	m »	m 96,000	m 191,000
	Charente.	»	»		
	Vienne…	14,000	»		
	Charente (*bis*)…	82,000	110,000		
	Charente-Infér. .	»	81,000		
…OUTONNE, …luent de la …rente, à dr.	Deux-Sèvres… .	»	»	»	35,227
	Charente-Infér…	»	35,227		
CANAL DE …OUAGE, …uent de la …ente, à gau.	Charente-Infér…	»	15,870	»	15,870
CANAL DE …RRAS, …uent de la …ente, à dr.	Charente-Infér…	»	19,874	»	19,874
BASSIN DE LA SEUDRE.					
SEUDRE.	Charente-Infér…	»	22,000	»	22,000
…BASSIN DE LA GIRONDE.					
…GARONNE.	Haute-Garonne..	75,000	85,000	75,000	428,000
	Tarn-et-Garonne..	»	66,000		
	Lot-et-Garonne..	»	100,000		
	Gironde..	»	177,000		

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU **BASSIN DE LA GIRONDE.**					
328. NESTE, 1[er] affluent de la Garonne, à gau.	H.-Pyrénées...	m 39,760	m »	m 39,760	m »
329. SALAT, 2[e] affluent de la Garonne, à dr.	Arriége..	21,000	»	36,000	»
	Haute-Garonne..	15,000	»		
330. ARRIÉGE, 3[e] affluent de la Garonne, à dr.	Arriége..	35,000	»	41,000	30,000
	Haute-Garonne..	6,000	30,000		
331. CANAL DU MIDI, 4[e] affluent de la Garonne, à dr.	Aude....	»	5,000	»	56,537 (a)
	Haute-Garonne..	»	51,537		
332. CANAL DE SAINT-PIERRE, affluent du canal du Midi, à gau.	Haute-Garonne..	»	1,430	»	1,430
333. LERS, 5[e] affluent de la Garonne, à dr.	»	»	»	»	»
334. TARN, 6[e] affluent de la Garonne, à dr.	Lozère...	»	»	26,200	110,000
	Aveyron..	26,200	»		
	Tarn.....	»	30,000		
	Haute-Garonne..	»	22,000		
	Tarn-et-Garonne..	»	58,000		

(a) Longueur du bief de partage et du versant de la Garonne.

SYNOPTIQUE.

NOMS des ...es et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTA... pour chaque Rivière et Ca... du Flottage.	de l... Naviga...
...S DU BASSIN DE LA GIRONDE.					
		m	m	m	
JONTE, ...ffluent du ...rn, à gau.	Gard....	»	»	10,300	
	Lozère...	»	»		
	Aveyron.	10,300	»		
DOURBIE, ...ffluent du ...rn, à gau.	Gard....	»	»	43,600	
	Aveyron.	43,600	»		
SORGUES, ...ffluent du ...rn par le ...rdou, à gau.	Aveyron.	29,500	»	29,500	
BAYSE, ...luent de la ...onne, à gau.	H.-Pyrénées...	»	»	»	20...
	Gers....	»	»		
	Lot-et-Garonne.	»	20,000		
LOT, ...luent de la ...ronne, à dr...	Lozère..	»	»	13,500	295...
	Aveyron.	13,500	87,000		
	Lot.....	»	138,000		
	Lot-et-Garonne..	»	70,000		
SELLÉ, ...nt du Lot, ...roite.	Cantal...	»	»	10,000	
	Lot.....	10,000	»		
VEYRES, ...luent du Sel... à droite.	Lot.....	20,458	»	20,458	

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTᵗˢ que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT. pour chaque Rivière et C du Flottage.	de Navig
SUITE DU **BASSIN DE LA GIRONDE.**					
342. BARBESOU, 2ᵉ affluent du Sellé, à droite.	Lot.	m 18,022	m »	m 18,022	
343. DROPT, 9ᵉ affluent de la Garonne, à dr.	Dordogne	»	»	»	88
	Lot-et-Garonne. .	»	»		
	Dordogne (*bis*). .	»	8,000		
	Lot-et-Garonne (*bis*). . .	»	32,000		
	Gironde. .	»	48,000		
344. CIRON, 10ᵉ affluent de la Garonne, à gau.	Landes. .	»	»	26,000	
	Lot-et-Garonne	»	»		
	Gironde .	26,000	»		
345. DORDOGNE, 11ᵉ affluent de la Garonne, à dr.	Puy-de-Dôme. .	»	»	169,096	292
	Puy-de-Dôme et Corrèze. .	15,000	»		
	Corrèze et Cantal.	50,000	»		
	Corrèze. .	64,000	»		
	Corrèze et Lot . . .	6,000	»		
	Lot.	34,096	25,134		
	Dordogne	»	158,494		
	Gironde. .	»	109,000		
346. CHAVANON, 1ᵉʳ affluent de la Dordogne, à dr.	Puy-de-Dôme. .	»	»	12,000	
	Puy-de-Dôme et Corrèze. .	8,000	»		
	Corrèze. .	4,000	»		

NOMS des ...s et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
...DU BASSIN DE LA GIRONDE.					
DIÉGE, ...uent de la ...ogne, à dr.	Corrèze..	m 25,000	m »	m 25,000	m »
LUZÉGE, ...uent de la ...ogne, à dr.	Corrèze..	50,000	»	50,000	»
DOUSTRE, ...uent de la ...ogne, à dr.	Corrèze..	30,000	»	30,000	»
MARONNE, ...uent de la ...ogne, à gau.	Cantal... Corrèze..	» 25,000	» »	25,000	»
CÈRE, ...uent de la ...ogne, à gau.	Cantal... Corrèze et Lot.... Lot.....	» 12,790 14,000	» » »	26,790	»
BAVE, ...uent de la ...ogne, à gau.	Lot.....	19,500	»	19,500	»
VEZÈRE, ...uent de la ...ogne, à dr.	Corrèze.. Dordogne	70,000 20,000	» 47,000	90,000	47,000
CORRÈZE, ...t de la Ve-...e, à gau.	Corrèze..	60,000	»	60,000	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTᵗ que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT. pour chaque Rivière et C du Flottage.	de Navig
SUITE DU BASSIN DE LA GIRONDE.					
355. ISLE, 9ᵉ affluent de la Dordogne, à dr.	Haute-Vienne..	m »	m »	m »	14[illegible] (a
	Dordogne	»	»		
	Gironde.	»	»		
356. DRONNE, affluent de l'Isle, à droite.	Haute-Vienne...	»	»	»	1[illegible]
	Dordogne	»	»		
	Gironde..	»	1,500		
BASSIN DU LEYRE.					
357. LEYRE.	Landes...	»	»	30,000	
	Gironde..	30,000	»		
BASSIN DE L'ADOUR.					
358. ADOUR.	H.-Pyrénées...	»	»	»	11[illegible]
	Gers.....	»	»		
	Landes. .	»	86,000		
	Landes et B.-Pyrénées....	»	28,000		
359. MIDOUZE, 1ᵉʳ affluent de l'Adour, à dr.	Landes. .	»	43,000	»	43
360. DOUZE, affluent de la Midouze, à dr.	Landes. .	29,600	»	29,600	

(a) Sur cette longueur, 27,400ᵐ seulement sont navigables en ce moment.

NOMS des ...res et Canaux.	DÉPART^s que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
SUITE DU BASSIN DE L'ADOUR.					
. Gave de Pau, ...fluent de l'A-...ur, à gau.	H.-Pyrénées...	m »	m »	m 78,395	m 10,000
	B.-Pyrénées...	62,500	»		
	Landes...	15,895	10,000		
. Gave d'O-...léron, ...nt du Gave ... Pau, à gau.	B.-Pyrénées...	60,000	»	71,020	»
	Landes..	11,020	»		
. Gave de ...auléon, ...nt du Gave ...Oléron, à ...uche.	B.-Pyrénées..	5,000	»	5,000	»
. Bidouze, ...fluent de l'A-...ur, à gau.	B.-Pyrénées...	»	20,000	»	20,000
. Laran, ...fluent de l'A-...ur, à gau.	B.-Pyrénées...	»	14,998	»	14,998
. Lardanibia, ...fluent de l'A-...ur, à gau.	B.-Pyrénées..	»	10,000	»	10,000
. Nive, ...fluent de l'A-...ur, à gau.	B.-Pyrénées...	34,000	19,000	34,000	19,000

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTA[LE] pour chaque Rivière et C[anal], du Flottage.	de l[a] Navig[at].
BASSIN DE LA NIVELLE.					
368. Nivelle.	B.-Pyrénées...	m »	m 9,998	m »	9
BASSIN DE LA BIDASSOA.					
369. Bidassoa.	B.-Pyrénées...	»	6,000	»	6
BASSIN DE LA TECH.					
370. Tech.	Pyrénées-Orient..	»	»	»	
BASSIN DE LA TET.					
371. Tet.	Pyrénées-Orient..	54,000	»	54,000	
BASSIN DE L'AGLY.					
372. Agly.	Aude....	»	»	62,500	
	Pyrénées-Orient..	62,500	»		
373. Boulsane, affluent de l'Agly, à droite.	Aude....	4,000	»	19,000	
	Pyrénées-Orient..	15,000	»		
BASSIN DE L'AUDE.					
374. Aude.	Pyrénées-Orient..	»	»	168,200	
	Aude....	168,200	»		
375. Guette, affluent de l'Aude, à droite.	Aude....	4,000	»	4,000	

)MS les et Canaux.	DÉPART[s] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE L'ORB.					
)RB.	Hérault..	80,010 m	5,000 m	80,010 m	5,000 m
BASSIN DE L'HÉRAULT.					
ÉRAULT.	Gard....	»	»	»	12,192
	Hérault..	»	12,192		
BASSIN DU RHONE.					
RHÔNE.	Ain.....	10,000	60,000	10,000	508,000
	Isère.....	»	95,000		
	Rhône. . .	»	52,000		
	Isère(*bis*).	»	15,000		
	Ardèche et Drôme.	»	148,000		
	Vaucluse et Gard..	»	92,000		
	Bouches du Rhône.	»	46,000		
ÉRAN, luent du e, à dr.	Ain.....	14,000	»	14,000	»
FURAN, uent du e, à dr.	Ain.....	»	10,000	»	10,000
AIN, uent du e, à dr.	Jura....	53,000	12,000	53,000	97,000
	Ain.....	»	85,000		
BIENNE, de l'Ain, che.	Jura....	20,000	»	20,000	5,000
	Ain.....	»	5,000		

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT[ALE] pour chaque Rivière et C[anal], du Flottage.	de la Navig[ation].
SUITE DU BASSIN DU RHONE.					
		m	m		
383. SAÔNE, 4e affluent du Rhône, à dr.	Vosges..	17,500	»		
	H.-Saône.	115,000	45,000		
	Côte-d'Or	»	72,000	132,500	28
	Saône-et-Loire..	»	110,000		
	Rhône...	»	62,000		
384. CONEY, 1er affluent de la Saône, à gau.	Vosges...	24,651	»	46,651	
	H.-Saône.	22,000	»		
385. LANTERNE, 2e affluent de la Saône, à gau.	H.-Saône.	26,000	»	26,000	
386. BREUCHIN, affluent de la Lanterne, à dr.	H.-Saône.	9,000	»	9,000	
387. CANAL MONSIEUR, affluent de la Saône, à gau.	H.-Rhin.	»	15,844		
	Doubs...	»	134,400	»	19 (a)
	Jura....	»	40,000		
	Côte-d'Or	»	5,457		
388. OUCHE, affluent de la Saône, à dr.	Côte-d'Or	88,000	»	88,000	
389. CANAL DE BOURGOGNE, affluent de la Saône, à dr.	Côte-d'Or	»	85,987	»	85 (a)

(a) Longueur du versant de la Saône et du bief de partage.

[N]OMS [d]es [Rivières] et Canaux.	DÉPARTts que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
[...]TE DU **BASSIN DU RHONE.**					
[D]OUBS, [...]ent de la [...]e, à gau.	Doubs...	m 155,000	m »	m 220,700	m 14,000
	Jura....	48,000	»		
	Saône-et-Loire...	17,700	14,000		
[...]UISANCIN, [...]luent du [...]s, à gau.	Doubs...	9,000	»	9,000	»
[...]LOUE, [...]uent du [...]s, à gau.	Doubs...	»	»	32,200	»
	Jura....	32,200	»		
[C]ANAL DU [...]TRE, [...]ent de la [...], à dr.	Saône-et-Loire..	»	51,576	»	51,576 (a)
[...]EILLE, [...]nt de la [...], à gau.	Jura....	»	»	»	39,500
	Saône-et-Loire..	»	39,500		
[C]ANAL DE [...]RS, [...]uent du [...]e, à dr.	Loire....	»	7,177	»	16,177
	Rhône...	»	9,000		
[I]SÈRE, [...]uent du [...]e, à gau.	Isère....	»	97,000	»	139,500
	Drôme..	»	42,500		

(a) [Lo]ngueur du versant de la Saône et du bief de partage.

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPART[EMENTS] que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT[ALE] pour chaque Rivière et [Canal], du Flottage.	d[e la] Navi[gat.]
SUITE DU BASSIN DU RHONE.					
397. DRAC, 1er affluent de l'Isère, à gau.	H.-Alpes. Isère....	m 27,500 14,000	m » »	m 41,500	
398. ROMANCHE, affluent du Drac, à droite.	H.-Alpes. Isère....	» 10,000	» »	10,000	
399. BOURNE, 2e affluent de l'Isère, à gau.	Isère.... Drôme..	» 10,600	» »	10,600	
400. LIONNE, affluent de la Bourne, à gau.	Drôme...	5,400	»	5,400	
401. DRÔME, 7e affluent du Rhône, à gau.	Drôme...	81,876	»	81,876	
402. ARDÈCHE, 8e affluent du Rhône, à dr.	Ardèche..	109,000	8,000	109,000	8
403. EYGUES, 9e affluent du Rhône, à gau.	Drôme... Vaucluse.	55,500 12,000	» »	67,500	
404. DURANCE, 10e affluent du Rhône, à gau.	H.-Alpes.. B.-Alpes.. Bouches-du-Rhône et Vaucluse..	118,908 80,000 82,000	» » »	280,908	

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTA[LE] pour chaque Rivière et Ca[nal], du Flottage.	de [la] Naviga[tion].
SUITE DU **BASSIN DU RHONE.**					
405. UBAYE, 1er affluent de la Durance, à gau.	B.-Alpes	m 13,500	m »	m 13,500	
406. GRAND BUËCH, 2e affluent de la Durance, à dr.	Isère.....	»	»	57,000	
	H.-Alpes.	54,000	»		
	B.-Alpes.	3,000	»		
407. PETIT BUËCH, affluent du Grand Buëch, à gau.	H.-Alpes.	37,000	»	37,000	
408. BLÉONE, 3e affluent de la Durance, à gau.	B.-Alpes..	54,500	»	54,500	
409. CANAL DE BEAUCAIRE, 11e affluent du Rhône, à dr.	Gard ...	»	50,354	»	50,[illegible]
410. CANAL DU BOURGIDOU, 1er affluent du canal de Beaucaire, à gau.	Gard....	»	11,232	»	11,[illegible]
411. CANAL DE SILVÉRÉAL, affluent du canal du Bourgidou, à dr.	Gard....	»	8,592	»	8,5[illegible]

[redacted]

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOT pour chaque Rivière et du Flottage.	d Navi
SUITE DU **BASSIN DU RHONE.**					
412. ROBINE DE PECCAIS, affluent des canaux du Bourgidou et de Silvéréal.	Gard. . . .	m »	m 5,069	m »	
413. CANAL DU GRAU-DU-ROI, 2e affluent du canal de Beaucaire, à gau.	Gard. . .	»	6,000	»	
414. CANAL DE LA RADELLE, 3e affluent du canal de Beaucaire, à dr.	Gard. . . .	»	2,000	»	1
	Hérault. .	»	9,239		
415. CANAL LATÉRAL A L'ÉTANG DE MAUGUIO, affluent du canal de la Radelle.	Hérault. .	»	10,960	»	1
416. CANAL DE LUNEL, 1er affluent du canal latéral, à dr.	Hérault. .	»	10,000	»	1

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTA[L] pour chaque Rivière et Ca[nal], du Flottage.	de l[a] Navigat[ion].
SUITE DU BASSIN DU RHONE.					
		m	m	m	
417. CANAL DES ÉTANGS, 2e affluent du canal latéral.	Hérault. .	»	28,300	»	28,
418. CANAL DU LEZ, 1er affluent du canal des Étangs, à droite.	Hérault. .	»	10,000	»	10,
419. CANAL DU GRAU-DU-LEZ, 2e affluent du canal des Étangs, à gauche.	Hérault. .	»	1,500	»	1,
420. CANAL DE LA ROBINE-DE-VIC, 3e affluent du canal des Étangs, par l'étang de Vic, à dr.	Hérault. .	»	2,800	»	2,
421. CANAL DE LA PEYRADE, 4e affluent du canal des Étangs, à gauche.	Hérault. .	»	3,000	»	3
422. CANAL DE CETTE, affluent du canal de la Peyrade.	Hérault. .	»	1,530	»	1

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département du Flottage.	LONGUEUR dans chaque département de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal du Flottage.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal de la Navigat.
SUITE DU **BASSIN DU RHÔNE.**					
423. CANAL DU MIDI, 5e affluent du canal des Étangs, par l'étang de Thau.	Aude.... Hérault..	m » »	124,555 63,000	m »	187,5[illegible] (a)
424. CANAL ET ROBINE DE NARBONNE, 1er affluent du canal du Midi, à gauche.	Aude....	»	37,278	»	37,2[illegible]
425. CANAL DE SAINTE-LUCIE, affluent du canal de Narbonne.	Aude....	»	5,845	»	5,8[illegible]
426. CANAL DE CARCASSONNE, 2e affluent du canal du Midi, à gauche.	Aude....	»	7,064	»	7,0[illegible]
427. CANAL D'ARLES, 12e affluent du Rhône, à gau.	Bouches-du-Rhône	»	45,883	»	45,8[illegible]
BASSIN DE LA GASSINIÈRE.					
428. GASSINIÈRE.	Var.....	6,000	»	6,000	[illegible]

(a) Longueur du [illegible] à la Méditerranée.

NOMS des [Riv]ières et Canaux.	DÉPARTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navigation.
BASSIN DE LA MOLLE.					
. MOLLE.	Var.	m 25,000	m »	m 25,000	m »
[.]. PERTUADES, [a]ffluent de la [M]olle, à gau.	Var.	7,000	»	7,000	»
. GISCLE, [a]ffluent de la [M]olle, à gau.	Var.	14,000	»	14,000	»
. PERIER, [affflu]ent de la [G]iscle, à dr.	Var.	6,000	»	6,000	»
BASSIN DE L'ARGENS.					
. ARGENS.	Var.	62,000	»	62,000	»
. AILLE, affluent de [l'A]rgens, à dr.	Var.	14,000	»	14,000	»
[.]. COULOUBRIER, [aff]luent de l'Ar[ge]ns, à dr.	Var.	14,000	»	14,000	»
. ARTUBY, [affl]uent de l'Ar[ge]ns, à gau.	Var.	5,400	»	5,400	»
ENDRE, [affl]uent de l'Ar[ge]ns, à gau.	Var.	16,600	»	16,600	»

NOMS des Rivières et Canaux.	DÉPARTEMENTS que parcourent les Rivières et Canaux.	LONGUEUR dans chaque département, du Flottage.	de la Navigat.	LONGUEUR TOTALE pour chaque Rivière et Canal, du Flottage.	de la Navig...
BASSIN DE LA SIAGNE.					
438. SIAGNE.	Var.	m 20,000	m »	m 20,000	
BASSIN DU LOUP.					
439. LOUP.	Var.	17,000	»	17,000	
BASSIN DU VAR.					
440. VAR.	Var.	21,000	»	21,000 (a)	

(a) Depuis la frontière.

RÉCAPITULATION.

	LONGUEURS En mètres.	En lie... de 4,000 m...
Rivières et canaux flottables............	7,701,938	1,925...
Rivières navigables....................	7,510,391	1,877...
Canaux de navigation terminés..........	1,473,114	368...
Canaux de navigation en exécution......	2,234,106	558...
Totaux.........	18,919,549	4,729...

IMPRIMERIE DE HUZARD-COU...
rue du Jardinet, n° 12...

DICTIONNAIRE

HYDROGRAPHIQUE

DE LA FRANCE.



IMPRIMERIE DE HUZARD-COURCIER.

DICTIONNAIRE

HYDROGRAPHIQUE

DE LA FRANCE,

CONTENANT

La description des Rivières et Canaux flottables et navigables dépendans du domaine public, avec une Carte et un Tableau synoptique indiquant le système général de la navigation intérieure;

OUVRAGE COURONNÉ PAR L'ACADÉMIE ROYALE DES SCIENCES;

Suivi de la

COLLECTION COMPLÈTE

DES TARIFS DES DROITS DE NAVIGATION;

PAR THÉODORE RAVINET,

SOUS-CHEF A LA DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

TOME SECOND.

PARIS,

BACHELIER (SUCCESSEUR DE Mme Ve COURCIER), LIBRAIRE,
QUAI DES AUGUSTINS, n° 55.

1824.

AVIS.

Au moment où le Dictionnaire hydrographique allait être livré au public, le Gouvernement a présenté aux Chambres un projet de loi tendant à établir sur les fleuves et rivières un droit de navigation uniforme, à partir du 1er janvier 1825. Cette circonstance n'a pas paru devoir retarder la publication de ce Dictionnaire et de la Collection des Tarifs qui l'accompagne; mais le Libraire-Éditeur prend l'engagement de fournir *gratis* aux Souscripteurs et Acquéreurs de cet Ouvrage la loi dont le projet vient d'être soumis aux Chambres, aussitôt qu'elle interviendra. Cette loi sera imprimée dans le même format et sur le même papier que la Collection des Tarifs.

AVIS

[illegible]

[illegible] où le Dictionnaire [illegible]
[illegible] être livré au public, le Gouvernement a pré-
[illegible] aux Chambres un projet de loi tendant à
[illegible] sur les Brevets et [illegible] de [illegible]
[illegible], à partir du 1er janvier 1843. Cette
circonstance n'a pas paru devoir retarder la publica-
[illegible] de ce Dictionnaire et de la [illegible] des Lois
[illegible] l'accompagne ; mais le Libraire-Éditeur [illegible]

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

CHAPITRE II.

Tarifs des droits de navigation.

SECTION PREMIÈRE.

Tarifs des droits de navigation sur les Rivières.

SECTION II.

Tarifs des droits de navigation sur les Canaux.

Errata.

Page 43, ligne 25, *Funes*, lisez *Furnes*
52, 23, *Corvée*, lisez *Condé*,
52, 26, *Corvée*, lisez *Condé*,
63, 10, *Ce*, lisez *Le*.
249, 15, 11 *avril*, lisez 12 *avril*.

COLLECTION

COMPLÈTE

DES LOIS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT LA PERCEPTION

DES DROITS DE NAVIGATION.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Loi *relative à l'établissement d'un droit de navigation intérieure* (1).

Du 30 floréal an X. (20 mai 1802.)

Art. 1er. Il sera perçu, dans toute l'étendue de la république, sur les fleuves et rivières navigables, un

---

(1) Les dispositions de cette loi, relatives à la spécialité des fonds provenant du droit de navigation, ont été abrogées par la loi sur les finances, du 23 septembre 1814.

droit de navigation intérieure, dont les produits seront spécialement et limitativement affectés au balisage, à l'entretien des chemins et ponts de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages, et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation.

Ce droit sera aussi établi sur les canaux navigables qui n'y ont point encore été assujettis, et sur ceux dont la perception des anciennes taxes serait actuellement suspendue.

2. Les produits des droits formeront des masses distinctes, et l'emploi en sera fait limitativement sur chaque canal, fleuve et rivière sur lesquels la perception aura été faite.

3. Il sera arrêté par le Gouvernement, dans la forme des règlemens d'administration publique, un tarif des droits de navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal, après avoir consulté les principaux négocians, marchands et mariniers qui les fréquentent.

A cet effet, les négocians, marchands ou mariniers seront appelés au nombre de douze pour chaque fleuve, rivière ou canal; ils seront réunis en conseil auprès du préfet qui sera désigné par le Gouvernement: ils donneront leur avis sur la réformation ou le maintien des tarifs existans pour les fleuves, rivières ou canaux où il y en a, et sur leur formation pour les fleuves, rivières ou canaux où il n'y en a pas.

4. Les contestations qui pourront s'élever sur la perception des droits de navigation, seront décidées administrativement par les conseils de préfecture.

ARRÊTÉ *relatif à la Navigation intérieure de la France.*

Du 8 prairial an XI. (28 mai 1803.)

Art. 1er. La navigation intérieure de la France sera divisée en bassins, dont les limites seront déterminées par les montagnes ou coteaux qui versent les eaux dans le fleuve principal; et chaque bassin sera subdivisé en arrondissement de navigation.

2. Les portions de fleuves et rivières faisant partie de départemens autres que celui dans lequel sera placé le chef-lieu d'arrondissement de navigation intérieure, seront mises dans les attributions administratives du préfet de ce chef-lieu, et ce, seulement, en ce qui concerne les travaux à exécuter dans le lit et sur les bords de la rivière ou du fleuve : le surplus de l'administration continuera à être exercé par le préfet du territoire.

3. L'ingénieur du département où sera fixé le chef-lieu d'arrondissement, exercera ses fonctions relativement aux travaux à faire sur toute l'étendue des fleuves et rivières comprises dans les attributions du préfet de son département.

4. L'octroi de navigation sera régi, sauf le cas où, sur l'avis des préfets et sur le rapport du ministre, la mise en ferme ou régie intéressée aura été ordonnée par le Gouvernement.

5. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la

perception, et les points sur lesquels les bureaux devront être fixés, seront déterminés par des arrêtés spéciaux pour chaque arrondissement.

6. La perception se fera au moyen d'un receveur et d'un contrôleur dans chaque bureau.

7. Les recettes de chaque bureau seront versées dans la caisse du receveur général des contributions du département où est placé le chef-lieu de l'arrondissement de navigation.

Il sera souscrit, par ledit receveur général, des bons à vue représentatifs de ces versemens; et il en sera tenu, au trésor public à Paris, un compte distinct par arrondissement de navigation.

8. Les receveurs et contrôleurs des bureaux établis à la limite de plusieurs arrondissemens, feront simultanément le service de ces arrondissemens, sauf le versement du produit des recettes faites pour chaque arrondissement, qui sera effectué dans chacun des chefs-lieux.

9. Les traitemens des préposés à l'octroi de navigation, et des receveurs généraux de département, consisteront en remises qui seront réglées par les arrêtés spéciaux dont il est parlé en l'article 5, dans la proportion des recettes.

10. Les préposés à l'octroi de navigation seront à la nomination du ministre de l'intérieur.

11. Les receveurs particuliers fourniront un cautionnement en immeubles, égal au quart du montant de la recette annuelle présumée.

L'acte de cautionnement sera soumis à l'enregistrement, mais ne sera assujetti qu'au droit fixe d'un franc, conformément à la loi du 7 germinal an VIII.

12. Il sera délivré, par le ministre, des commissions aux préposés de l'octroi de navigation.

Ces employés feront enregistrer leurs commissions au secrétariat de la préfecture de l'arrondissement de navigation, et de celle où leurs bureaux seront établis.

13. Le receveur de chaque bureau tiendra un régistre à talon, conforme au modèle qui sera déterminé par le ministre de l'intérieur.

Il sera coté et paraphé par le sous-préfet dans l'arrondissement duquel se trouvera situé le bureau.

14. Il sera, dans chaque bureau de perception, délivré aux conducteurs de bateaux, trains, etc., une quittance du montant du droit d'octroi par eux acquitté, et un laissez-passer.

Les conducteurs seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de justifier de leurs quittances et laissez-passer aux receveurs des bureaux qui suivront celui où ils auront acquitté le droit, ainsi qu'à tous autres préposés à l'octroi de navigation; et si leur destination est pour Paris, au bureau de l'octroi municipal de cette ville.

15. Les contestations relatives au paiement de l'octroi seront, conformément à la loi du 30 floréal an X, portées devant le sous-préfet dans l'arrondissement duquel le bureau de perception sera situé,

sauf le recours au préfet, qui prononcera en conseil de préfecture.

16. Le receveur particulier adressera, tous les mois, au préfet de l'arrondissement de navigation, une feuille contenant l'état des recettes.

Le contrôleur arrêtera tous les jours le registre du receveur : il tiendra un registre particulier des recettes qu'il aura vérifiées, et adressera également tous les mois, au préfet, une feuille constatant la situation du contrôle.

17. Le receveur général, chargé de recevoir les versemens des préposés d'un arrondissement de navigation, adressera chaque mois au conseiller-d'état chargé des ponts et chaussées, ainsi qu'au préfet de l'arrondissement, un état de situation desdites recettes et des bons à vue adressés au trésor public pour leur montant.

Il rendra son compte annuel au préfet.

Dans les arrondissemens où il y aura une chambre de commerce, le compte lui sera soumis à la diligence du préfet, pour être par elle discuté et arrêté.

Dans les autres arrondissemens, il sera présenté à la plus prochaine assemblée du conseil général du département du chef-lieu d'arrondissement de navigation, pour être également discuté et arrêté.

Le double de ce compte sera transmis au ministre de l'intérieur.

18. Chaque année, dans le courant de vendémiaire, l'ingénieur en chef de l'arrondissement rédi-

gera les projets des dépenses à exécuter dans l'année, et les remettra au préfet.

Le préfet, dans les départemens où il y aura des chambres de commerce, consultera sur ces projets trois de leurs membres, auxquels il adjoindra deux citoyens pris parmi les principaux maîtres mariniers fréquentant la rivière.

Dans les autres arrondissemens, le préfet consultera seulement cinq citoyens pris à son choix parmi les principaux commerçans et mariniers.

Il les réunira, à cet effet, avec l'ingénieur en chef; et, après avoir recueilli leurs observations, il arrêtera lesdits projets, qui seront soumis au ministre de l'intérieur.

19. Les travaux de navigation seront adjugés dans les formes établies pour l'administration des ponts et chaussées.

20. Les dépenses seront acquittées par le préposé du payeur général des dépenses diverses, sur les certificats de l'ingénieur en chef, et sur les mandats du préfet de l'arrondissement de navigation.

21. A cet effet, il sera mis chaque mois à la disposition du ministre de l'intérieur, sous la dénomination de produit du droit de navigation, une somme égale au montant dudit produit versé en bons à vue à la caisse centrale du trésor public. Le ministre de l'intérieur délivrera ses ordonnances sur ledit fonds, pour le répartir conformément aux dispositions de l'article 2 de la loi du 30 floréal an X.

22. Les receveurs ne pourront, sous peine de destitution, traiter ou transiger sur la quotité du droit : il leur est défendu de recevoir d'autres droits que ceux portés aux tarifs, sous peine d'être destitués et poursuivis comme concussionnaires.

23. Il est défendu à tout conducteur de bateaux, trains, etc., de passer les bureaux sans payer, à peine de cinquante francs d'amende.

24. En cas d'insulte ou de violence, l'amende sera de cent francs, indépendamment des dommages et intérêts, et de peines plus graves si le cas y échet; et ce, conformément aux dispositions du titre 2 de la loi du 3 nivôse an 6 sur la taxe d'entretien des routes.

25. Les autorités civiles et militaires seront tenues, sur la réquisition écrite des préposés au droit de navigation, de requérir et de prêter main-forte pour l'exécution des lois et règlemens relatifs à leurs fonctions. Les commissaires du Gouvernement feront poursuivre, même d'office, devant les tribunaux, les auteurs des insultes ou violences qui pourraient être commises; et ce, tant sur la clameur publique que sur les procès-verbaux dressés et affirmés par les préposés à l'octroi.

26. Tout procès-verbal devra être affirmé devant le juge de paix du canton ou son assesseur, dans les trois jours, sous peine de nullité, conformément à l'article 26 de la loi sur la taxe des routes, du 14 brumaire an 7.

27. Il sera placé sur le port, en face de chaque bureau de perception, un poteau et une plaque sur laquelle sera inscrit le tarif.

28. Défenses sont faites à tout maître de pont ou de pertuis, de monter ou descendre aucun bateau avant de s'être fait représenter la quittance des droits de navigation; et ce, à peine d'être contraint personnellement au remboursement de ces droits, par les voies prescrites pour le paiement des contributions.

29. Aucun particulier ne pourra percevoir aux pertuis, vannes et écluses, dans les rivières navigables des divers bassins, aucun droit de quelque nature qu'il soit; le tout conformément aux articles 13 et 14 du titre 2 de la loi du 28 mars 1790, et des articles 7 et 8 de la loi du 25 août 1792.

30. Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits de l'octroi de navigation.

Les préfets d'arrondissement de navigation feront préalablement constater la situation desdits pertuis, vannes ou écluses, par les ingénieurs en chef, lesquels en dresseront procès-verbal en présence des détenteurs actuels, ou eux duement appelés.

Ordonnance du Roi *concernant le Mode de mesurage et de perception pour les bateaux à vapeur qui sont ou seront établis sur les différens bassins de navigation et canaux appartenant à l'État.*

Au château des Tuileries, le 11 décembre 1822.

Art. 1er. Le mesurage des bateaux à vapeur qui sont ou seront établis sur les différens bassins de navigation et canaux appartenant à l'Etat, sera calculé d'après l'espace uniquement destiné au placement des voyageurs et des marchandises, et déduction faite de l'espace nécessaire à l'emplacement de la machine à vapeur, au magasin des combustibles, à celui des agrès et à celui des employés des équipages.

2. La même distraction aura lieu pour les bateaux à vapeur navigant sur les bassins et canaux où le droit est perçu d'après le chargement possible du bateau.

3. Les droits actuellement établis sur la nature du chargement seront perçus pour les bateaux à vapeur comme pour les bateaux ordinaires.

CHAPITRE II.

TARIFS DES DROITS DE NAVIGATION.

Nota. Ces tarifs sont divisés en deux sections; la première comprend ceux qui sont relatifs aux rivières, et la seconde, ceux qui concernent les canaux. Dans l'une et l'autre de ces sections, on a suivi l'ordre alphabétique.

SECTION PREMIÈRE.

TARIFS DES DROITS DE NAVIGATION SUR LES RIVIÈRES.

I. BASSIN DE L'ADOUR.

DÉCRET *qui établit la perception du droit de navigation sur le bassin de l'Adour.*

A Bayonne, le 24 avril 1808.

Art. 1er. Le fleuve de l'Adour formera, sous le nom de *bassin de l'Adour*, avec les rivières y affluentes, un bassin de navigation.

2. Le droit de navigation sera perçu dans toute l'étendue de ce bassin, à raison de *deux centimes et demi* par tonneau et par distance de cinq kilomètres.

3. Ce droit sera établi non sur le chargement réel, mais d'après la capacité de chaque bateau, laquelle sera préalablement constatée.

4. Le même droit sera payé à la remonte comme à la descente, à charge comme à vide.

5. La perception se fera dans trois bureaux, qui seront placés, savoir : un sur la Midouze, à Tartas, et deux autres sur l'Adour, à Dax et à Bayonne.

6. La perception se fera au bureau de Tartas, 1° pour la navigation descendante du Mont de Marsan à Tartas, et pour la remonte de Tartas au Mont de Marsan; 2° pour la navigation descendante de Tartas au port Hourgué, et pour la remonte de Hourgué à Tartas.

7. La perception se fera au bureau de Dax, 1° pour la navigation descendante de Hourgué à Dax, et pour la remonte de Dax à Hourgué; 2° pour la remonte depuis l'embouchure du Gave de Pau, en y comprenant les bateaux venant de Peyrehorade jusqu'à Dax; 3° pour la descente depuis Dax jusqu'à l'embouchure du Gave de Pau, et jusqu'à Peyrehorade.

8. La perception se fera au bureau de Bayonne, 1° pour la navigation descendante depuis Peyrehorade et l'embouchure du Gave de Pau jusqu'à

Bayonne; 2°. pour la remonte depuis Bayonne jusqu'à l'embouchure du Gave de Pau, et jusqu'à Peyrehorade; 3° et enfin pour la descente et la remonte du point navigable de la Nive à Bayonne, et de Bayonne au point navigable de la Nive.

9. Les alléges navigant sur la Midouze (1) seront, comme le bateau principal, assujetties au droit, à proportion de leur capacité et sans égard aux chargemens; mais par une exception particulière, les alléges navigant sur l'Adour sont entièrement affranchies.

10. Sont exempts de tous droits, 1° les bâtimens français faisant partie des flotilles impériales, et ceux chargés de l'approvisionnement des armées et des objets destinés au service des camps; 2° les bateaux pêcheurs, et les bateaux suivant, contenant les agrès nécessaires à la navigation; 3° les bateaux traversant la rivière d'un bord à l'autre; 4° les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation, chargés d'engrais, de récoltes et de

---

(1) Cette disposition a été modifiée par une Ordonnance du Roi, du 18 septembre 1816, dont la teneur suit :

Les alléges qui accompagnent les bateaux navigant sur la Midouze, sont affranchies des droits de navigation auxquels elles étaient assujetties par l'article 9 du décret du 24 avril 1808, portant organisation et tarif des droits de navigation à percevoir dans l'étendue du bassin de cette rivière.

grains en gerbes ; 8° les bateaux pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leur exploitation ; et les mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans cette même étendue.

11. La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de l'Adour, sera faite par l'administration générale de la régie des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement au trésor public.

II. BASSIN DE LA CHARENTE.

ARRÊTÉ *qui divise en trois Arrondissemens le Bassin de navigation formé des fleuves de la Charente, de la Seudre et de la Sèvre-Niortaise.*

(Saint-Cloud, le 27 vendémiaire an XII. (20 octobre 1803.)

ART. 1er. Les fleuves de la Charente, de la Seudre, de la Sèvre-Niortaise, et les rivières y affluentes, formeront un seul bassin de navigation, sous le nom de *Bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise.*

2. Le bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise, sera divisé en trois arrondissemens, ainsi qu'il suit :

Premier arrondissement, comprenant la Charente depuis le point navigable jusqu'aux limites

du département de la Charente : chef-lieu, Angoulême.

Deuxième arrondissement, 1° la Charente depuis les limites du département de la Charente jusqu'à la mer ; 2° la Boutonne dans toute son étendue ; 3° la Seudre dans toute son étendue ; chef-lieu, Saintes.

Troisième et dernier arrondissement, 1° la Sèvre-Niortaise, depuis le point navigable jusqu'à la mer ; 2° les rivières du Mignon, de l'Authise et de la Vendée, dans toute leur étendue : chef-lieu, Niort.

3. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux pour chaque arrondissement de navigation.

4. Il y aura pour tout le bassin de la Charente, de la Seudre et de la Sèvre-Niortaise, un inspecteur, dont la résidence sera dans le département de la Charente-Inférieure.

Il lui sera alloué pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, frais de voyage, trois centimes par franc sur le montant des recettes des trois arrondissemens, sans que ledit traitement puisse cependant excéder quatre mille francs.

ARRÊTÉ *contenant règlement pour la perception de l'Octroi de navigation sur la Charente, la Seudre et la Sèvre-Niortaise*, 1er Arrondissement, *chef-lieu* ANGOULÊME.

Saint-Cloud, le 27 vendémiaire an XII. (20 octobre 1803.)

Bureaux de perception.

ART. 1er. Il sera établi dans l'étendue du premier arrondissement de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise, quatre bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier Bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Angoulême, au lieu dit le port de l'*Houmeau.*

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation supérieure descendante, depuis Montignac; et pour la même navigation en remontant, à raison du point de départ ou de débarquement, et proportionnément, savoir, en descendant, aux distances parcourues, et en remontant, aux distances à parcourir.

3. Chaque distance comprendra un espace de cinq kilomètres.

4. La quotité du droit est fixée à quinze cen-

times par tonneau et par distance, quels que soient le nom et la forme de chaque bâtiment.

Les trains paieront par distance, et par vingt-cinq mètres de longueur, deux francs, ci...2 fr.

5. Chaque propriétaire de bateau descendant au port de l'Houmeau, soit de Montignac, soit d'un point intermédiaire, fera, au point de départ, et par-devant le maire du lieu, qui lui en donnera certificat sur papier non timbré, la déclaration du départ et du port de son bâtiment : ce certificat servira au percepteur du port de l'Houmeau pour établir les distances parcourues, et fixer la quotité du droit à payer.

En remontant du port de l'Houmeau à Montignac ou lieux intermédiaires, le propriétaire du bateau fera au percepteur la déclaration du lieu où il va débarquer, et paiera l'octroi de navigation à raison des distances à parcourir.

6. En cas de fausses déclarations, il y aura lieu à l'amende de cinquante francs, ordonnée par l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

7. Aucun droit ne sera dû pour un espace moindre d'une demi-distance : lorsqu'il y aura plus de demi-distance, le droit sera dû pour distance entière.

8. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Deuxième bureau.

9. Le second bureau sera placé à Châteauneuf.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante, du port de l'Houmeau à Châteauneuf; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

10. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir : en descendant,

Chaque bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau un franc cinq centimes, ci. . . . . 1 fr. 05 c.

Chaque train paiera, par vingt-cinq mètres de longueur, quatorze francs, ci. 14 00

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Châteauneuf et le port de l'Houmeau, sans avoir égard au point de débarquement.

11. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils ne seront chargés que d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Troisième bureau.

12. Le troisième bureau sera placé à Jarnac.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante, depuis Châteauneuf jusqu'à Jarnac; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

13. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir : en descendant,

Chaque bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau soixante centimes, ci. . . . . 0 f. 60 c.

Chaque train paiera, par vingt-cinq mètres de longueur, huit francs, ci. . . . 8 00

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour la distance entière comprise entre Jarnac et Châteauneuf, sans avoir égard au point de débarquement.

14. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Quatrième bureau.

15. Le quatrième bureau sera placé à Cognac.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1° Pour la navigation descendante, depuis Jarnac jusqu'à Cognac; et pour la même navigation

en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

2° Pour la navigation descendante, depuis Cognac jusqu'aux limites du département; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

16. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir: en descendant de Jarnac à Cognac;

Chaque bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau trente-cinq centimes, ci.................................. 0 f. 35 c.

Chaque train paiera, par vingt-cinq mètres de longueur, cinq francs, ci... 5 00

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour la distance entière comprise entre Cognac et Jarnac, sans avoir égard au point de débarquement.

17. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

18. En descendant de Cognac, jusqu'aux limites du département,

Chaque bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau trente centimes, ci.................................. 0 f. 30 c.

Chaque train paiera, par vingt-cinq mètres de longueur, quatre francs, ci. . . . 4 f. 00 c.

Le même droit sera payé en remontant.

19. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Jauge.

20. Chaque propriétaire de bâtiment de dix tonneaux et au-dessus, sera tenu d'avoir, sur le flanc de son bâtiment, une jauge en fer, placée par des gens de l'art, et qui indiquera ostensiblement le port du bâtiment.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

21. Il y aura dans chacun des bureaux établis au port de l'Houmeau, à Châteauneuf, Jarnac et Cognac, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc, et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

22. Les produits de la perception seront, par

les receveurs du port de l'Houmeau, Châteauneuf, Jarnac et Cognac, versés, tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucuns frais de transport, entre les mains du receveur général du département de la Charente.

Traitement du Receveur général.

23. Le receveur général prélevera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucuns frais de bureau.

ARRÊTÉ *contenant Règlement pour la perception de l'Octroi de navigation dans le Bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise*, 2ᵉ Arrondissement, *chef-lieu* SAINTES.

Saint-Cloud, le 27 vendémiaire an XII. (20 octobre 1803.)

Bureaux de perception.

ART. 1ᵉʳ. Il sera établi dans l'étendue du 2ᵉ arrondissement du bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise, six bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Saintes.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, des limites du département de la Charente-Inférieure à Saintes; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

3. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir : en descendant,

Chaque bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau trente centimes, ci... 30 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Saintes et les limites du département, sans avoir égard au point de débarquement.

4. Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun doit.

Deuxième bureau.

5. Le second bureau sera placé à Taillebourg.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, de Saintes à Taillebourg; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

6. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir : en descendant,

Chaque bateau ou bâtiment quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau dix centimes, ci.................................. 10 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Taillebourg et Saintes, sans avoir égard au point de débarquement.

7. Les bateaux ou bâtimens à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Troisième bureau.

8. Le troisième bureau sera placé à Saint-Savinien.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, de Taillebourg à Saint-Savinien ; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

9. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir : en descendant de Taillebourg à Saint-Savinien,

Chaque bateau ou bâtiment, quels que soient

son nom et sa forme, paiera par tonneau cinq centimes, ci............................ 5 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Saint-Savinien et Taillebourg, sans avoir égard au point de débarquement.

10. Les bateaux ou bâtimens à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Quatrième bureau.

11. Le quatrième bureau sera placé à Carillon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1° Pour la navigation descendante, de Saint-Savinien à Carillon; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement;

2° Pour la navigation descendante, de Saint-Jean-d'Angely à Carillon; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

12. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir : en descendant de Saint-Savinien à Carillon,

Chaque bateau ou bâtiment, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau quinze centimes, ci.................................... 15 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Carillon et Saint-Savinien, sans avoir égard au point de débarquement.

13. Les bateaux ou bâtimens à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

14. Pour la navigation descendante, de Saint-Jean-d'Angely à Carillon, la perception se fera conformément au tarif qui suit :

Une gabarre chargée paiera par chaque tonneau de jaugeage, sans avoir égard au plus ou moins de chargement; soixante-dix centimes, ci...... 70 c.

Lorsque les gabarres seront uniquement chargées de pierres de taille, elles ne paieront alors que la moitié du droit; les gabarres uniquement chargées de fumier ou engrais ne seront assujetties à aucun droit.

Le même droit sera payé en remontant la Boutonne, et toujours pour l'espace entier compris entre Carillon et la source de la Boutonne, sans avoir égard au point de débarquement.

15. Les gabares à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Cinquième bureau.

16. Le cinquième bureau sera placé à Tonnai-Charente.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, de Carillon à Tonnai-Charente, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

17. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir : en descendant,

Chaque bateau ou bâtiment, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau dix centimes, ci. . . . . 10 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Tonnai-Charente et Carillon, sans avoir égard au point de débarquement.

18. Les bateaux ou bâtimens à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

Sixième bureau.

19. Le sixième bureau sera placé à Rochefort (1).

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante, de Tonnai-Charente à Rochefort; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement;

2°. Pour la navigation descendante, de Rochefort à la mer; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

20. La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir : en descendant de Tonnai-Charente à Rochefort,

Chaque bâtiment ou bateau, quels que soient son

---

(1) DÉCRET *portant établissement d'un nouveau bureau à Charras, pour la perception des droits de navigation.*

Au palais des Tuileries, le 5 mars 1813.

Art. 1er. Il sera établi à Charras un nouveau bureau de perception des droits de navigation.

2. A cet effet, les droits fixés pour la navigation entière de Rochefort à la mer seront divisés en deux parties égales; la première moitié se percevra au bureau de Charras, et la seconde à celui de Rochefort.

nom et sa forme, paiera par tonneau dix centimes, ci.................................... 10 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre Rochefort et Tonnai-Charente, sans avoir égard au point de débarquement.

21. Les bâtimens ou bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

22. Pour la navigation descendante, de Rochefort à la mer, la perception se fera conformément au tarif qui suit:

Chaque bâtiment ou bateau, quels que soient son nom et sa forme, paiera par tonneau vingt-cinq centimes, ci.................................... 25 c.

Le même droit sera payé en remontant, et toujours pour l'espace entier compris entre la mer et Rochefort, sans avoir égard au point de départ.

23. Les bateaux ou bâtimens à vide paieront le tiers du droit; en cas de fractions, le centime entier sera perçu.

Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, ne paieront aucun droit.

24. Les bâtimens de l'État, ou ceux chargés pour le compte direct du département de la marine, ne

paieront rien ; mais il leur sera délivré un acquit-à-caution, qu'ils seront tenus de rapporter, déchargé par le commissaire de la marine chargé du détail auquel se rapportera leur chargement, et visé par le préfet maritime.

Jauge.

25. Chaque propriétaire de bâtiment ou bateau, quelle que soit sa forme, sera tenu d'avoir sur le flanc de son bâtiment une jauge en fer, placée par des gens de l'art, et qui indiquera ostensiblement le port du bâtiment : à défaut, le jaugeage sera fait à ses frais, s'il y a lieu.

Traitement des receveurs et contrôleurs.

26. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Saintes, Taillebourg, Saint-Savinien, Tonnai-Charente, Carillon et Rochefort, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc.; savoir : à chaque receveur sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Seudre.

27. Attendu le peu d'étendue de la rivière de la

Seudre, et les différens bureaux de douanes déjà existans sur cette rivière, il n'y sera pas établi de bureau particulier pour la perception de l'octroi de navigation; et il est en cela dérogé à l'article 6 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

L'octroi de navigation sera, sur cette rivière, perçu ainsi qu'il suit:

Tout bâtiment susceptible et obligé de prendre un passeport, paiera, dans les divers bureaux de douanes où il se mettra en déclaration, quinze centimes par chaque tonneau indiqué sur le passeport.

28. Il sera alloué à chaque bureau de douane, à titre de remise, sept centimes par franc sur le produit qui sera perçu dans ce bureau.

Versemens.

29. Les produits de la perception seront, par les receveurs de Saintes, Taillebourg, Saint-Savinien, Carillon, Tonnai-Charente et Rochefort, ainsi que par les receveurs de douanes chargés de cette perception sur la Seudre, versés, tous les mois et sans qu'il leur soit accordé aucuns frais de transport, entre les mains du receveur général du département de la Charente-Inférieure.

Traitement du receveur général.

30. Le receveur général prélevera un centime par

franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucuns frais de bureau.

ARRÊTÉ *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans le bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise*, 3ᵉ arrondissement, *chef-lieu* NIORT.

Saint-Cloud, le 27 vendémiaire an XII. (20 octobre 1803.)

Bureaux de perception.

Art. 1ᵉʳ. Il sera établi dans l'étendue du 3ᵉ arrondissement du bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise, dix bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Les premier, deuxième, troisième et quatrième bureaux seront placés à la Roussille, Sevreau, Coulon et la Garette sur la Sèvre; le cinquième, au moulin neuf sur le Mignon, le sixième à l'aquéduc sur l'Authise, les septième et huitième à Valvire et au Gouffre sur la Vendée, les neuvième et dixième à Marans sur la Sèvre.

3. Tout bateau prenant la rivière avec chargement, paiera au bureau le plus voisin du lieu de son départ, et proportionnément à la quantité de son chargement, par tonneau vingt-cinq centimes, ci. . . . . 25 c.

4. Pour justifier du paiement de ce droit, le conducteur du bateau se munira d'un acquit énonciatif de son chargement, du lieu, du jour et de l'heure de son départ.

Muni de cet acquit, il pourra circuler librement sur les quatre rivières de la Sèvre, du Mignon, de l'Authise et de la Vendée, et canaux y affluens, jusqu'à Marans exclusivement.

Il sera tenu de représenter son acquit à toute réquisition des percepteurs de l'octroi de navigation, à quelque point des quatre rivières qu'ils se présentent à lui.

5. Les bateaux à vide ne paieront aucun droit.

En cas de fractions, le centime entier sera perçu.

6. Indépendamment du droit de vingt-cinq centimes par tonneau, payé au bureau le plus voisin du point du départ, tout bateau, de quelque point des quatre rivières qu'il soit parti, paiera en entrant à Marans, par chaque tonneau, vingt-cinq centimes, ci. . . . . 25 c.

Ne sont point assujettis à cette disposition, les bateaux chargés de bois de chauffage, lesquels ne paieront qu'un simple droit de vingt-cinq centimes par tonneau, à raison de tout l'espace à parcourir pour descendre jusqu'à Marans inclusivement, ou remonter la rivière à partir de ce point.

7. Tout bâtiment venant de la mer, chargé en tout ou en partie, paiera par tonneau, en entrant à Marans, un franc, ci. . . . . 1 fr.

En sortant de Marans pour aller à la mer, le même droit sera perçu.

8. Tout bâtiment remontant de la mer à Marans, ou descendant de Marans à la mer, sur son lest, ne paiera qu'un demi-droit de cinquante centimes, ci. . . . . 50 c.

9. Tout bâtiment chargé de bois de chauffage, remontant de la mer à Marans, ou descendant de Marans à la mer, paiera par tonneau quarante centimes, ci. . . . . 40 c.

10. Toute allége navigant au-dessous ou au-dessus de Marans, dans les canaux affluens à la Sèvre, paiera par tonneau cinquante centimes, ci. 50 c.

11. Les alléges remontant la rivière sur leur lest, ne seront assujetties à aucun droit; celles qui la descendront au lest, paieront pour la totalité de leur tonnage.

Sera considérée comme étant sur son lest, toute allége qui remontera uniquement chargée de sable.

Franchises.

12. Tout propriétaire ou cultivateur pourra librement, et sans payer aucun droit, voiturer par eau ses engrais, récoltes, denrées et grains en gerbes seulement, dans l'étendue de chacune de ses exploitations exclusivement.

Cette franchise n'aura pas lieu, lorsqu'il s'agira de transporter les récoltes ou denrées d'une ferme

ou exploitation dans une autre, et lorsque le bateau ne sera pas uniquement chargé des objets mentionnés au présent article.

13. La même franchise aura lieu pour tous les bateaux uniquement chargés de matériaux destinés au service ou à l'entretien des rivières et digues de la Sèvre, de la Vendée, de l'Authise, du Mignon, et des canaux y affluens.

Elle aura lieu également en faveur des pêcheurs, chasseurs ou voituriers de fourrages verts, pour leur pêche, chasse ou fourrage, lorsque les bateaux seront uniquement chargés de ces objets.

14. Les fraudes qui pourraient s'exercer sous prétexte de l'application des deux articles précédens, et, en général, toute contravention aux dispositions du présent arrêté, seront punies de l'amende de cinquante francs, ordonnée par l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an 11.

Jauge.

15. Le préfet du département des Deux-Sèvres fera procéder ainsi qu'il suit à la fixation du tonnage des bateaux et alléges navigant sur la Sèvre, la Vendée, et les rivières et canaux qui y sont affluens.

Tous bateaux, depuis le port de six tonneaux jusqu'à ceux de la plus petite dimension, seront tenus de porter, attachée à la traverse de leur par-

tie postérieure, une plaque de fer-blanc énonciative du tonnage.

Tout bateau d'un port supérieur à six tonneaux, portera, au lieu de cette plaque, une échelle hydraulique sur chaque flanc, laquelle sera graduée par tonneaux.

Les bateaux d'un tonneau et au-dessous seront marqués pour leur tonnage entier.

Ceux de quatre tonneaux seront marqués pour trois.

Ceux de six seront marqués pour quatre.

Le tonnage des alléges sera fixé d'après le mode suivi pour celui des bateaux.

Pour les barques qui ne sont pas du département, et dont le tonnage ne serait point connu, le jaugeage sera fait, s'il y a lieu, aux frais du capitaine ou patron, et il paiera pour son port entier.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

16. Dans chacun des bureaux établis à la Roussille, Sevreau, Coulon, la Garette, le Moulin-Neuf, l'Aqueduc, Valvire et le Gouffre, il n'y aura qu'un receveur; et il est dérogé en cela à l'article 6 de l'arrêté du 8 prairial an 11.

L'octroi de navigation n'étant payable qu'au bureau le plus voisin du départ, les autres bureaux, soit supérieurs, soit inférieurs, exerceront respectivement le contrôle.

Il sera alloué à ces receveurs, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, chauffage, logement, frais de bureau, etc., sept centimes par franc.

17. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Marans un percepteur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chacun de ces bureaux, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur cinq centimes par franc, et à chaque contrôleur trois centimes par franc.

Versemens.

18. Les produits de la perception seront, par les receveurs de la Roussille, Sevreau, Coulon, la Garette, le Moulin-neuf, l'Aqueduc, Valvire, le Gouffre et Marans, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucuns frais de transport, entre les mains du receveur général du département des Deux-Sèvres.

Traitement du Receveur général.

19. Le receveur général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucuns frais de bureau.

Ordonnance du Roi *portant modification du Tarif du droit de navigation qui se perçoit sur la Charente.*

Paris, le 7 juillet 1819.

Art. 1er. Les bateaux ou gabares navigant à vide sur la Charente, et dont le chargement n'excède pas un dixième du tonnage, soit en remontant, soit en descendant, ne paieront plus que le dixième du droit de navigation qui se perçoit pour les bateaux à pleine charge, en vertu des arrêtés du Gouvernement du 27 vendémiaire an 12 (20 octobre 1803).

2. Les bateaux ou gabares chargés de fumiers et engrais pour les terres, sont affranchis de tous droits, tant pour la remonte que pour la descente.

III. BASSIN DE L'ESCAUT ET DE L'AA.

DÉCRET *concernant le bassin de l'Escaut et de l'Aa, et le droit de navigation sur les rivières dont il est composé.*

Au palais de Fontainebleau, le 28 messidor an XIII. (17 juillet 1805.)

Nota. On a marqué d'un * les rivières et canaux qui ne font plus partie du territoire de la France.

TITRE PREMIER.

De la composition du bassin de l'Escaut et de l'Aa.

Art. 1er. Les rivières et canaux navigables, assujettis au droit de navigation intérieure, et composant le bassin de l'Escaut et l'Aa, sont,

SAVOIR :

Première Partie, comprenant l'Escaut et les rivières et canaux qui y affluent dans l'ordre de leur proximité à la mer.

1°. L'Escaut, depuis Cambrai jusqu'à la mer.
* 2°. Le Rupel.
* 3°. Le canal de Bruxelles.

* 4°. La Nèthe.

* 5°. La Petite-Nèthe, depuis Embleken jusqu'à la Nèthe.

* 6°. La Grosse-Nèthe, depuis Gerthel jusqu'à la Nèthe.

* 7°. La Dyle, depuis le confluent du Derner jusqu'à son embouchure dans le Rupel.

* 8°. Le canal de Louvain.

* 9°. Le Derner, depuis Tenelt jusqu'à son embouchure dans la Dyle.

* 10°. La Durme.

* 11°. La Dender, depuis Ath jusqu'à son embouchure dans l'Escaut.

* 12°. Le canal du Sas-de-Gand.

* 13°. Le canal de Moërvaërt.

* 14°. Le canal de Gand à Ostende.

* 15°. La Lièvre.

16°. La Lys, depuis Aire jusqu'à son embouchure dans l'Escaut.

17°. La Basse-Deule.

18°. Le canal de la Haute-Deule, y compris celui de la Bassée.

19°. La Lawe ou canal de Béthune.

20°. Le canal de communication d'Hazebrouck à Merville, par le Pré-à-Ven et la Bourre.

21°. Le canal de communication de la Lys à Hazebrouck, par la Nieppe.

22°. Le canal de Neuffossé, ou d'Aire à Saint-Omer.

23°. La Scarpe, depuis Arras jusqu'à son embouchure dans l'Escaut.

24°. La Hayne et la * Trouille.

Deuxième Partie, comprenant l'Yser et les canaux qui y communiquent.

* 25°. L'Yser, depuis Roesbrugge jusqu'à la mer.

* 26°. Le canal d'Ostende à Nieuport.

* 27°. Le canal de Furnes à Nieuport.

28°. Le canal de Furnes à Dunkerque.

29°. Le canal de Bergues à Furnes.

* 30°. Le canal de Boësinghe.

* 31°. Le canal de Loo.

Troisième Partie, comprenant l'Aa et les canaux qui y communiquent.

32°. L'Aa, depuis Saint-Omer jusqu'à la mer.

33°. Le canal de Bourbourg.

34°. Le canal de Calais.

35°. Le canal de Guines à Calais.

36°. Le canal d'Ardres.

37°. Le canal de la Colme.

38°. Le canal de Bergues à Dunkerque.

TITRE II.

De la division en arrondissemens.

2. Le bassin de l'Escaut, de l'Aa, et des canaux

en dépendans, sera divisé en sept arrondissemens, ainsi qu'il suit :

Premier arrondissement, comprenant :

1°. L'Escaut, depuis Cambrai jusqu'à la limite du département du Nord.

2°. La Scarpe, depuis la limite du département du Nord jusqu'à l'Escaut.

3°. Le canal de la Haute-Deule, y compris celui de la Bassée.

4°. La Basse-Deule.

5°. La Lys, depuis Aire jusqu'à Deulemont.

6°. Le canal de communication d'Hazebrouck à Merville, par le Pré-à-Ven et la Bourre.

7°. Le canal de communication de la Lys à Hazebrouck, par la Nieppe,

8°. Le canal de la Colme.

9°. Le canal de Bergues à Furnes.

10°. Le canal de Bourbourg.

11°. Le canal de Bergues à Dunkerque.

12°. Le canal de Furnes à Dunkerque.

Chef-lieu du premier arrondissement, LILLE.

Deuxième arrondissement, comprenant :

1°. L'Escaut, entre les limites des départemens du Nord et de l'Escaut.

2°. La Hayne et la * Trouille.

* 3°. La Dender, depuis Ath jusqu'à la limite du département de Jemmape.

Chef-lieu du deuxième arrondissement, Mons.

Troisième arrondissement, comprenant :

* 1°. L'Escaut, depuis la limite du département de Jemmape jusqu'à l'embouchure du Rupel.

* 2°. La Lys, depuis la limite du département de l'Escaut jusqu'à Gand, dans l'Escaut.

* 3°. Le canal de Gand à Bruges, jusqu'à la limite du département de l'Escaut.

* 4°. La Liève.

* 5°. Le canal du Sas-de-Gand.

* 6°. Le canal de Moërvaërt.

* 7°. La Durme.

* 8°. La Dender, depuis la limite du département de Jemmape jusqu'à son embouchure.

Chef-lieu du troisième arrondissement, Gand.

Quatrième arrondissement, comprenant :

* 1°. La Lys, depuis Deulemont jusqu'à la limite du département de la Lys.

* 2°. Le canal d'Ostende à Gand, par Bruges, jusqu'à la limite du département de la Lys.

* 3°. Le canal d'Ostende à Nieuport, depuis le Sas-de-Plaschendaele.

* 4°. Le canal de Funes à Nieuport.

* 5°. L'Yser.

* 6°. Le canal de Boësinghe.

* 7°. Le canal de Loo.

Chef-lieu du quatrième arrondissement, BRUGES.

Cinquième arrondissement, comprenant :

* 1°. L'Escaut, de l'embouchure du Rupel à la mer.

* 2°. Le Rupel.

* 3°. La Nèthe.

* 4°. La Petite-Nèthe.

* 5°. La Grosse-Nèthe.

Chef-lieu du cinquième arrondissement, ANVERS.

Sixième arrondissement, comprenant :

* 1°. Le canal de Bruxelles.

* 2°. La Dyle.

* 3°. Le canal de Louvain.

* 4°. Le Derner.

Chef-lieu du sixième arrondissement, BRUXELLES.

Septième arrondissement, comprenant :

1°. L'Aa.

2°. Le canal de Calais.

3°. Le canal de Guines.

4°. Le canal d'Ardres.

[redacted]

5°. Le canal de Neuffossé.*

6°. La Lawe.

7°. La Scarpe, depuis Arras jusqu'à la limite du département du Pas-de-Calais.

Chef lieu du septième arrondissement, ARRAS.

TITRE III.

Des opérations préliminaires à la perception du droit.

Du Jaugeage.

3. Dans les quatre mois qui suivront la publication du présent décret, il sera procédé, dans chaque arrondissement de navigation, au jaugeage des bâtimens et bateaux qui naviguent sur les rivières et canaux composant le bassin de l'Escaut et de l'Aa.

4. Ce jaugeage sera calculé en tonneaux de mer de mille kilogrammes; les calculs seront dirigés sur les méthodes et instructions qui seront dressées à cet effet par le directeur général des ponts et chaussées (1).

5. Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées

---

(1) *V.* à la fin du bassin de l'Escaut, l'instruction arrêtée pour le jaugeage des bateaux.

dirigeront et surveilleront l'opération du jaugeage, et délégueront à cet effet les ingénieurs ordinaires en résidence dans les lieux déterminés ci-après.

A raison de ce service extraordinaire, il sera alloué aux ingénieurs des ponts et chaussées une indemnité, qui sera fixée par le ministre des finances, sur la proposition du conseiller d'état directeur-général des ponts et chaussées.

6. Les propriétaires des bâtimens et bateaux qui naviguent sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, sont tenus de conduire ou faire conduire, dans les quatre mois qui commenceront au jour de la publication de ce décret, leurs bâtimens et bateaux aux bureaux de jaugeage, pour y faire jauger ces bâtimens et bateaux, conformément à l'article 4 ci-dessus.

Les bureaux de jaugeage sont établis, savoir :

Premier arrondissement, à Lille, Merville et Dunkerque.

Deuxième arrondissement, à Condé.

Troisième arrondissement, à Gand et Alost.

Quatrième arrondissement, à Bruges et Nieuport.

Cinquième arrondissement, à Anvers et Rumpst.

Sixième arrondissement, à Malines.

Septième arrondissement, à Arras, Saint-Omer et Calais.

Les propriétaires qui négligeront de faire jauger leurs bâtimens ou bateaux à l'un de ces bureaux dans le délai fixé, encourront une amende de cin-

quante francs; et le droit sera perçu conformément à l'article 12 ci-après.

7. Les ingénieurs des ponts et chaussées rédigeront un double procès-verbal de leurs calculs de jaugeage; l'un sera adressé au préfet d'arrondissement, et l'autre sera remis à l'ouvrier chargé de la marque des bateaux.

L'ingénieur en chef demeurera dépositaire des minutes.

8. L'ouvrier marqueur sera nommé par le maire de l'endroit, qui, de concert avec l'ingénieur des ponts et chaussées, fixera le prix à lui allouer pour la marque de chaque bateau.

Les dépenses relatives à la marque des bateaux seront acquittées par le receveur du droit de navigation au bureau de jaugeage, sur les premiers produits du droit de navigation, et seront considérées et passées dans les bordereaux comme frais d'établissement.

9. Le tonnage des bateaux sera inscrit à la droite et à la gauche de la proue, en chiffres romains, d'un centimètre de profondeur, de quinze centimètres de hauteur et de deux centimètres de largeur; ces chiffres seront peints à l'huile, en noir, sur un fond blanc de dix centimètres d'entourage.

10. La marque de l'ouvrier sera reconnue par l'ingénieur, qui fera apposer aux deux bouts, près le premier et le dernier chiffre, les empreintes d'un marteau destiné à constater le jaugeage du bâtiment;

et à empêcher la falsification de la marque : ce marteau, qui restera entre les mains de l'ingénieur, aura pour empreinte : *Empire Français* (E. F.).

11. A l'expiration des quatre mois fixés pour le jaugeage, les marteaux seront remis aux directeurs des droits réunis, lesquels pourvoieront, conformément aux articles 4 et 9, au jaugeage, 1° des bâtimens qui seront dans le cas de l'amende prononcée par l'article 6, et 2° des bâtimens et bateaux nouvellement construits, lesquels n'encourront pas d'amende.

12. Pendant la durée des quatre mois fixés pour le jaugeage, la perception se fera sur les bâtimens qui n'auront pas encore été jaugés, d'après une déclaration signée du conducteur, qui pourra être vérifiée par le receveur du droit de navigation.

TITRE IV.

De la Perception.

13. Le droit de navigation intérieure sera perçu sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, à raison du chargement possible, ou capacité réelle en tonneaux de mer.

14. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux, pour chaque arrondissement de navigation.

15. A dater du jour de la mise en activité de la perception du droit de navigation, aucun particulier et aucune commune ne pourront percevoir au passage des écluses, vannes ou pertuis situés sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, aucun droit de quelque nature qu'il soit; le tout conformément aux articles 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, des articles 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

16. Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits du droit de navigation.

17. Il est interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

18. A dater du jour de la mise en activité de la perception du droit de navigation, les adjudications faites des droits maintenant perçus au profit du Gouvernement, sur divers canaux et rivières du bassin de l'Escaut et de l'Aa, seront annulées, et la perception devra généralement cesser d'être faite par les fermiers actuels, qui devront tenir compte au Gouvernement, du montant de leurs adjudications jusqu'au jour de cette mise en activité.

19. Les meuniers ne pourront pas être nommés pour faire le service des écluses.

20. Tout bateau passant à un bureau de perception sera tenu de s'y arrêter jusqu'à ce que le droit

de navigation y ait été perçu ; les préposés à la perception ne pourront l'y retenir par delà le temps nécessaire pour le paiement du droit.

TITRE V.

Des exemptions et modérations.

21. Sont exempts de tous droits,

1°. Les bâtimens faisant partie des flotilles impériales, et ceux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps ;

2°. Les bateaux pêcheurs, et les bateaux contenant les agrès nécessaires à la navigation ;

3°. Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation ;

4°. Les bateaux chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbe pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans cette même étendue.

22. Ne paieront que la moitié du droit fixé,

1°. Les bateaux à vide ;

2°. Ceux uniquement chargés de pavés de grès et pierres à bâtir ;

3°. Ceux chargés de sables, engrais, fumiers, gadoue, cendres fossiles, cendres de mer, cendres de bois, cendres de charbon ou de tourbe.

4°. Les bateaux à vide passant à Condé, et remontant ou descendant la Hayne, ne paieront, pendant dix ans, que sur le pied de douze centimes par tonneau, ci .... 12 c.

A l'expiration des dix années, ils ne paieront plus que six centimes, ci........................ 6 c.

TITRE VI.

De la Recette.

23. La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de l'Escaut, de l'Aa, et des canaux en dépendans, sera faite par l'administration générale des droits réunis, qui en tiendra compte, particulièrement et distinctement, au trésor public.

DÉCRETS *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans les sept arrondissemens du bassin de l'Escaut et de l'Aa.*

Du 28 messidor an XIII (17 juillet 1805).

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, LILLE.

Bureaux de Perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de l'Escaut, de l'Aa et des

4..

canaux en dépendans, douze bureaux de perception, pour le droit de navigation intérieure, créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Valenciennes, sur l'Escaut.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Cambrai ou lieux intermédiaires, paiera pour chaque tonneau un droit de *seize centimes*.

3. Le même droit de *seize centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Valenciennes, et allant à Cambrai ou lieux intermédiaires.

Deuxième bureau.

4. Le deuxième bureau sera placé à Condé sur l'Escaut.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Valenciennes ou lieux intermédiaires, paiera par chaque tonneau, un droit de *huit centimes*.

5. Le même droit de *huit centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Corvée, et allant à Valenciennes ou lieux intermédiaires.

6. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Corvée, et venant de Tournai ou Saint-Amand,

ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quatorze centimes*.

Troisième bureau.

7. Le troisième bureau sera placé à Saint-Amand sur la Scarpe.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Tournai, Condé ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quatorze centimes*.

8. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Saint-Amand, et venant de Douai ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes*.

Quatrième bureau.

9. Le quatrième bureau sera placé au Fort de Scarpe, à l'embranchement du canal de la Haute-Deule avec la Scarpe.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Saint-Amand ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes*.

Les bâtimens ou bateaux venant de Douai, ne paieront aucun droit.

10. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau du Fort de Scarpe, et venant de Lille ou lieux in-

termédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *vingt centimes*.

Cinquième bureau.

11. Le cinquième bureau sera placé à Lille sur la Deule.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Douai ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *vingt centimes*.

12. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Lille, et venant de Deulemont ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *sept centimes*.

Sixième bureau.

13. Le sixième bureau sera placé à Deulemont, à la jonction de la Deule avec la Lys.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Lille ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *sept centimes*.

14. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Deulemont, et venant de Merville ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quinze centimes*.

15. Le même droit de *quinze centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Deulemont, et allant à Merville ou lieux intermédiaires.

Septième bureau.

16. Le septième bureau sera placé à Merville, à la jonction de la Bourre avec la Lys.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, venant d'Hazebrouck ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes*.

Les bâtimens ou bateaux venant de la Lys, ne paieront aucun droit.

17. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Merville, et allant à Hazebrouck ou lieux intermédiaires.

Les bâtimens ou bateux se dirigeant sur la Lys, ne paieront aucun droit.

Huitième bureau.

18. Le huitième bureau sera placé à Aire, à l'embranchement du canal de Neuffossé avec la Lys.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Merville ou Hazebrouck, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *huit centimes*.

19. Le même droit de *huit centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau d'Aire et allant à Hazebrouck ou Merville, ou lieux intermédiaires.

Neuvième bureau.

20. Le neuvième bureau sera placé à Watten, à l'embranchement du canal de la Colme avec l'Aa.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Bergues ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *dix centimes*.

21. Le même droit de *dix centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Watten, et allant à Bergues ou lieux intermédiaires.

Dixième bureau

22. Le dixième bureau sera placé à Bergues, sur le canal de Bergues à Furnes.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Furnes ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes*.

23. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Bergues, et allant à Furnes ou lieux intermédiaires.

Onzième bureau.

24. Le onzième bureau sera placé à Dunkerque, sur les canaux de Dunkerque à Furnes et à Bergues.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau,

et venant de Furnes ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes.*

25. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Dunkerque, et allant à Furnes ou lieux intermédiaires.

26. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Dunkerque, et venant de Bergues ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quatre centimes.*

27. Le même droit de *quatre centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Dunkerque, et allant à Bergues ou lieux intermédiaires.

Douzième et dernier bureau.

28. Le douzième bureau sera placé à Bourbourg, sur le canal de ce nom.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Dunkerque ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes.*

29. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Bourbourg, et allant à Dunkerque ou lieux intermédiaires.

Dispositions générales.

30. Le droit de navigation sera perçu aux douze

bureaux ci-dessus, sans avoir égard au point de départ des bâtimens ou bateaux qui y arrivent, ni à celui de débarquement des bâtimens ou bateaux qui partent de ces bureaux.

31. Les trains d'arbres flottés paieront pour chaque arbre, sans égard à la dimension, le droit fixé pour deux tonneaux.

Les trains de bois flotté paieront également, pour chaque mètre de longueur, le droit fixé pour deux tonneaux.

32. Les coches d'eau, voitures d'eau et autres bâtimens destinés au transport des voyageurs, seront toujours considérés comme chargés au complet.

DEUXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, MONS.

Bureaux de Perception.

ART. 1er. Il sera établi dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de l'Escaut, de l'Aa et des canaux en dépendans, cinq bureaux de perception pour le droit de navigation intérieure, créé par la loi du 30 floréal an 10.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Tournay sur l'Escaut.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Condé ou Saint-Amand, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quatorze centimes*.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Escanafle sur l'Escaut.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Tournay ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *vingt-deux centimes*.

4. Le même droit de *vingt-deux centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau d'Escanafle, et allant à Tournay ou lieux intermédiaires.

Troisième bureau.

5. Le troisième bureau sera placé à Lessines (au-dessous de l'Écluse) sur la Dender.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant d'Ath ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes et demi*.

6. Le même droit de *douze centimes et demi* par tonneau, sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Lessines, et allant à Ath ou lieux intermédiaires.

Quatrième bureau.

7. Le quatrième bureau sera placé à l'Écluse du Boussu sur la Hayne.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Mons ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *dix centimes*.

8. Le même droit de *dix centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau du Boussu, et allant à Mons ou lieux intermédiaires.

Cinquième bureau.

9. Le cinquième bureau sera placé à Condé sur la Hayne.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant du Boussu ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *quatre-vingts centimes*.

10. Le même droit de *quatre-vingts centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Condé, et allant au Boussu ou lieux intermédiaires.

11. Ce droit de *quatre-vingts centimes* par tonneau sur les bâtimens descendant et remontant la Hayne, ne sera perçu à Condé que pendant dix années, à dater du jour de la publication du pré-

sent décret : à l'expiration de ces dix années, le droit sera réduit à *douze centimes* par tonneau.

Suppression des anciens Droits.

12. Les droits perçus jusqu'ici par des particuliers et des communes, aux écluses d'Antoin, de Lessines, du Grand-Aérene, du Boussu, etc., sur les rivières de l'Escaut, de la Dender et de la Hayne, ne pourront être perçus désormais, ainsi qu'il est dit en l'article 15 du décret général d'organisation du bassin de l'Escaut et de l'Aa.

13. Les droits perçus au profit du Gouvernement, aux écluses de Tournay, de Bilkic, de Teure, d'Isières, des Écoliers, de Papignies, du Petit Aérene, de Dibiham, de Saint-Ghislain, etc., sur les mêmes rivières, devront également cesser d'être perçus.

L'arrêté du 18 pluviose an 11, relatif aux droits perçus à Tournay, est rapporté.

Dispositions générales.

14. Le droit de navigation sera perçu aux cinq bureaux ci-dessus, sans avoir égard au point de départ des bâtimens ou bateaux qui y arrivent, ni à celui de débarquement des bâtimens ou bataux qui partent de ces bureaux.

15. Les trains d'arbres flottés paieront pour chaque

arbre, sans avoir égard à la dimension, le droit fixé pour deux tonneaux. Les trains de bois flotté paieront également, par chaque mètre de longueur, le droit fixé pour deux tonneaux.

16. Les coches d'eau, voitures d'eau et autres bâtimens destinés au transport des voyageurs, seront toujours considérés comme chargés au complet.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Gand.

Nota. Le tarif de cet arrondissement ne s'applique qu'à des parties de navigation maintenant étrangères à la France; c'est pourquoi on ne le donne pas ici.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Bruges.

(Même observation que ci-dessus.)

CINQUIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Anvers.

(Même observation que ci-dessus.)

SIXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Bruxelles.

(Même observation que ci-dessus.)

SEPTIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Arras.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du septième arrondissement du bassin de l'Escaut, de l'Aa et des canaux en dépendant, huit bureaux de perception pour le droit de navigation intérieure créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Ce premier bureau sera placé à Arras, sur la Scarpe.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Douai ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *dix-huit* centimes.

3. Le même droit de *dix-huit* centimes par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau d'Arras, et allant à Douai ou lieux intermédiaires.

Deuxième bureau.

4. Le deuxième bureau sera placé à la Gorgue, sur la Lawe ou canal de Béthune.

Tout bâtiment ou bateau passant à ce bureau, soit qu'il vienne de Béthune, ou qu'au contraire il se dirige vers cette ville, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes*.

Troisième bureau.

5. Le troisième bureau sera placé à Aire, à l'embouchure du canal de Neuffossé avec la Lys.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Saint-Omer ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes*.

Quatrième bureau.

6. Le quatrième bureau sera placé à Saint-Omer, à la réunion du canal de Neuffossé avec l'Aa.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant d'Aire ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *douze centimes*.

7. Tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Saint-Omer, pour aller à Watten ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes*.

8. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau de Saint-Omer, et venant de Watten ou lieux intermédiaires.

Cinquième bureau.

9. Le cinquième bureau sera placé à Watten, sur l'Aa.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de la remonte de Gravelines ou Bourbourg, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *neuf centimes.*

Les bâtimens ou bateaux qui viendront de Hennuen, et qui justifieront avoir payé à ce bureau sur le canal de Calais, ne paieront aucun droit en arrivant à Watten.

10. Tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Watten, et allant à Hennuen, ou Bourbourg ou Gravelines, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *neuf centimes.*

Sixième bureau.

11. Le sixième bureau sera placé à Hennuen, sur le canal de Calais.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Bourbourg ou Gravelines, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *neuf centimes.*

Les bâtimens ou bateaux qui viendront de Watten, et qui justifieront avoir payé à ce bureau sur l'Aa, ne paieront aucun droit en arrivant à Hennuen.

12. Tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Hennuen, et allant à Bourbourg, Gravelines ou Watten, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *neuf centimes*.

Septième bureau.

13. Le septième bureau sera placé au Pont à Quatre-Branches, à l'embouchure des canaux d'Ardres et de Calais.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant de Hennuen, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes*.

14. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau du Pont à Quatre-Branches, et allant à Hennuen.

15. Tout bâtiment ou bateau arrivant au bureau du Pont à Quatre-Branches, et venant d'Ardres, paiera, par chaque tonneau, un droit de *trois centimes*.

16. Le même droit de *trois centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau du Pont à Quatre-Branches, et allant à Ardres.

Huitième et dernier bureau.

17. Le huitième bureau sera placé à Calais, sur le canal de ce nom, dans la basse ville.

Tout bâtiment ou bateau arrivant à ce bureau, et venant du Pont à Quatre-Branches ou Guines, ou lieux intermédiaires, paiera, par chaque tonneau, un droit de *six centimes*.

18. Le même droit de *six centimes* par tonneau sera perçu sur tout bâtiment ou bateau partant du bureau de Calais, et allant à Guines, ou Pont à Quatre Branches, ou lieux intermédiaires.

Dispositions générales.

19. Le droit de navigation sera perçu aux huit bureaux ci-dessus, sans avoir égard au point de départ des bâtimens ou bateaux qui partent de ces bureaux.

20. Les trains d'arbres flottés paieront pour chaque arbre, sans avoir égard à la dimension, le droit fixé pour deux tonneaux. Les trains de bois flotté paieront également, par chaque mètre de longueur, le droit fixé pour deux tonneaux.

21. Les coches d'eau, voitures d'eau et autres bâtimens destinés au transport des voyageurs, seront toujours considérés comme chargés au complet.

INSTRUCTION *pour le jaugeage des bateaux qui naviguent sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa; arrêtée par le conseiller d'état directeur-général des ponts et chaussées; en conformité de l'art. 4 du Décret du 28 messidor an XIII.*

Le 6 fructidor an XIII. (24 août 1805.)

La loi du 30 floréal an X porte qu'il sera perçu un droit de navigation sur les fleuves, rivières et canaux de l'Empire.

Huit décrets rendus le 28 messidor an XIII en exécution de cette loi, organisent la perception de ce droit sur les rivières et canaux navigables composant le bassin de l'Escaut et de l'Aa.

Le premier de ces décrets divise ce bassin en sept arrondissemens, dont les chefs-lieux sont Lille, Mons, Gand, Bruges, Anvers, Bruxelles et Arras; et renferme les dispositions générales d'organisation applicables à tous les arrondissemens.

Les sept autres placent les bureaux et fixent les tarifs de chaque arrondissement.

Le droit de navigation sera perçu à raison du *chargement possible* ou *capacité réelle en tonneaux de mer*.

Pour connaître cette capacité, il doit être procédé, dans les quatre mois qui suivront la publication

des décrets, au jaugeage des bâtimens et bateaux qui naviguent sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa.

Ce jaugeage sera culculé en tonneaux de mer de *mille kilogrammes.*

Le ingénieurs en chef du corps des ponts et chaussées dirigeront et surveilleront cette opération, et délégueront, à cet effet, les ingénieurs ordinaires dans les lieux ci-après, où sont établis les bureaux de jaugeage;

SAVOIR :

Nord, premier arrondissement, à Lille, Merville et Dunkerque;

Jemmape, deuxième arrondissement, à Condé;

Escaut, troisième arrondissement, à Gand et Alost;

Lys, quatrième arrondissement, à Bruges et Nieuport;

Deux-Nèthes, cinquième arrondissement, à Anvers et Rumpst;

Dyle, sixième arrondissement, à Malines;

Pas-de-Calais, septième arrondissement, à Arras, Saint-Omer et Calais.

Les propriétaires ou conducteurs sont tenus de présenter leurs bâtimens ou bateaux à l'un de ces bureaux, dans le délai de quatre mois fixé pour le jaugeage, sous peine d'encourir une amende de *cinquante francs.*

Dans chaque bureau de jaugeage, un ouvrier sera

chargé de marquer les bateaux, conformément au procès-verbal de calcul, qu'il recevra de l'ingénieur.

Le tonnage sera inscrit à la droite et à la gauche de la proue, en chiffres romains d'un centimètre de profondeur, de quinze centimètres de hauteur, et de deux centimètres de largeur. Ces chiffres seront peints à l'huile, en noir, sur un fond blanc de dix centimètres d'entourage.

La marque de l'ouvrier sera reconnue par l'ingénieur, qui fera apposer aux deux bouts les empreintes du marteau destiné à constater le jaugeage : ce marteau restera entre les mains de l'ingénieur.

A l'expiration des quatre mois fixés pour le jaugeage, les marteaux seront remis aux directeurs des droits réunis : pendant la durée de ces quatre mois, la perception pourra se faire sur déclarations signées des conducteurs.

Telles sont les dispositions principales contenues dans le décret du 28 messidor, relativement au jaugeage des bateaux : il en résulte que ce jaugeage repose entièrement sur les ingénieurs des ponts et chaussées. On a dû les choisir pour cette opération importante, parce qu'elle exige des connaissances qui leur sont familières, et que d'autres agens n'eussent pas été aussi bien au fait des calculs nombreux et variés auxquels elle donnera lieu. D'ailleurs, les agens que l'on aurait pu y déléguer spécialement, ne pouvant avoir, comme les ingénieurs chargés des travaux à exécuter sur les produits, un intérêt à ce

que le jaugeage fût fait régulièrement, auraient peut-être cherché à tirer profit d'une mission de quatre mois de durée : ajoutez encore qu'ils se seraient trompés assez fréquemment dans les calculs de jaugeage, qui, quoique simples, offriront cependant quelques cas particuliers où l'art de l'ingénieur sera d'une nécessité indispensable.

Ces agens ne pouvaient rassurer le Gouvernement sur l'exactitude à apporter dans une opération qui va devenir l'unique base de la perception, et qui, si elle était vicieuse, causerait un préjudice continuel.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées espère que le service particulier imposé à cet égard aux ingénieurs, pourra avoir lieu sans les détourner de leurs travaux habituels. Ce service se fera dans un moment où l'activité suivie qu'ils ont dû imprimer aux ouvrages publics, leur permet d'y apporter leurs soins.

Dans les départemens où le chef-lieu est lui-même bureau de jaugeage, l'ingénieur en chef, à défaut d'ingénieur ordinaire, devra s'en charger.

La mission de l'ingénieur, à l'égard du jaugeage, se bornant à prendre les dimensions des bateaux, et à remettre les résultats de son calcul à l'ouvrier marqueur, exigera peu de temps, comparativement à celui qu'il faudra à cet ouvrier; ainsi, les ingénieurs pourront ne s'en occuper qu'à jour fixe, et vaquer dans les intervalles à leurs autres travaux.

L'article 5 du décret général d'organisation

porte qu'à raison du service extraordinaire du jaugeage, il sera alloué aux ingénieurs des ponts et chaussées une indemnité qui sera fixée par le ministre des finances, sur la proposition du directeur général des ponts et chaussées.

Les ingénieurs en chef devront, en conséquence, à l'expiration des quatre mois fixés, remettre au préfet d'arrondissement, pour être adressés au conseiller d'état, un procès-verbal de l'opération du jaugeage dans tous les bureaux de cet arrondissement, avec un état général des bateaux jaugés. Ces pièces serviront à établir l'indemnité promise, laquelle sera acquittée en vertu d'ordonnances expédiées, à cet effet, sur les produits du droit de navigation.

Reste maintenant à déterminer la méthode à employer pour parvenir, de la manière la plus prompte et la moins fautive, au jaugeage des bateaux.

Lorsqu'un bateau quelconque est chargé, son poids est égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, et le poids de celui-ci est égal au poids du bateau, plus à celui des objets que ce bateau contient. Ainsi, pour avoir la charge d'un bateau, il convient de chercher le cube de l'eau déplacée par le bateau chargé, et d'en retrancher le cube de l'eau déplacée par le bateau à vide. Cette opération terminée, il est clair que l'on aura pour reste un nombre qui exprimera la charge du bateau, et qui, si les dimensions sont prises en mètres, l'exprimera en milliers ou tonneaux de mer de mille kilogrammes; parce que le mètre cube d'eau

qui formera l'unité du cube obtenu, est égal en pesanteur à ce millier.

On connaîtra le volume d'eau déplacé par un bateau chargé ou à vide, en mesurant, sous l'un ou l'autre de ces deux aspects, la hauteur de son tirant d'eau, et en multipliant séparément, par chacune de ces dimensions, les produits des longueur et largeur du bateau.

Le tirant d'eau d'un bateau chargé est *le maximum de la hauteur d'enfoncement dans l'eau*, fixé sur chaque canal et rivière par les lois et règlemens.

Le tirant d'eau à vide se calculera sur le bateau même, s'il se présente à vide, et s'il se présente chargé, on adoptera celui des bateaux de même grandeur et de même sorte qui auront déjà été mesurés à vide.

Il résultera deux cubes des deux opérations indiquées : celui qui aura été formé par le tirant d'eau d'un bateau chargé, représentera le volume d'eau déplacé par ce bateau chargé; l'autre, formé par le tirant d'eau à vide, représentera le volume d'eau déplacé par le bateau à vide. Retranchant le second cube du premier, on aura le tonnage du bateau.

Mais on pourra avoir le port d'un bateau, sans former séparément ces deux cubes : il suffira de multiplier le produit des longueur et largeur, par la hauteur du tirant d'eau chargé, diminuée de celle du tirant d'eau à vide.

Résumé. On aura le tonnage d'un bateau en mul-

tipliant les longueur et largeur de ce bateau, par la différence des tirans d'eau que prend le bateau chargé et à vide.

Les bateaux qui naviguent sur les rivières et canaux du bassin de l'Escaut et de l'Aa, sont construits sous trois formes principales, auxquelles toutes les autres peuvent être assimilées, à quelques différences près, qu'il faut négliger pour éviter des calculs longs et compliqués ; la *nef*, ou bateau de Condé, et ceux construits sur le même modèle ; tels que bateaux d'Aire, d'Arras, de Mons, etc., le *gantois*, et la *bélandre* ou bateau de Dunkerque, et autres de même forme.

Le fond de la nef est plat ; les côtés s'élèvent perpendiculairement au fond, et sont parallèles entre eux ; les bouts, dont l'un (celui de l'avant) est un peu bombé, s'élèvent aussi perpendiculairement au fond : de sorte que la forme de ce bateau présente un parallélépipède parfait, intérieurement et même extérieurement.

Le gantois a l'aspect d'un navire, et tient de la nef et de la bélandre ; le dessus est plus élevé à la proue et à la poupe qu'au milieu ; le fond est ordinairement plat, les côtés sont faiblement bombés dans leur hauteur, et forment un peu le ventre sur leur longueur ; ses extrémités sont arrondies et terminées comme celles d'un bâtiment de mer.

La bélandre ou bateau de Dunkerque est en grand ce que sont en petit les barques ou bachots qui servent à passer la rivière à Paris. Le fond est plat et

se termine en pointe à chaque bout ; les côtés sont inclinés sur le fond, et se trouvent réunis à leurs extrémités au moyen d'une quille.

Pour obtenir le jaugeage de la nef et bateaux semblables, on multipliera sa longueur totale *prise en mètres et centimètres*, par sa largeur totale, *prise en mètres et centimètres*, et le produit par la hauteur *prise également en mètres et centimètres* du tirant d'eau de ce bateau fixé pour le *maximum* de sa charge, diminuée de celle du tirant d'eau du même bateau lorsqu'il est à vide.

Le cube que l'on obtiendra, exprimera le nombre de tonneaux de mer ou de milliers de kilogrammes : on négligera la fraction.

Si l'on veut, par exemple, connaître le nombre des tonneaux que peut contenir une nef de 33 mètres de longueur totale, de 4 mètres 50 centimètres de largeur ; de 0 mètre 135 millimètres de tirant d'eau à vide, et de 0 mètre 81 centimètres de tirant d'eau à charge fixé par le règlement, on multipliera 33 mètres par 4 mètres 50 centimètres : on aura pour produit 148 mètres 50 centimètres, qui représentera la surface du bateau : multipliant ensuite cette surface par 0 mètre 81 centimètres, moins 0 mètre 135 millimètres, ou 0 mètre 675 millimètres, qui sera la différence des tirans d'eau à charge pleine et à vide, on aura un cube de 100 tonneaux 23 centièmes ou 100 tonneaux (en négligeant la fraction), qui sera le chargement possible de cette nef.

Le jaugeage du gantois se fera de la même manière, en multipliant le produit des dimensions des plus grandes longueur et largeur du fond, par la différence des hauteurs d'eau que prend le bateau chargé et à vide. Il n'en résultera pas une différence très grande en faveur du gantois, attendu que la forme de ce bateau approche également de celle du parallélépipède. Il est vrai que les côtés s'élèvent en s'évasant; mais ils se rapprochent vers les bouts pour former le ventre du bateau, et ces deux formes se compensent pour ramener les dimensions à celles d'un parallélépipède.

La bélandre n'a pas cette forme; elle est composée de corps réguliers et irréguliers, de prismes et de pyramides. Cependant, les calculs à faire pour déterminer son tonnage n'offrent pas plus de difficultés que ceux que l'on vient d'indiquer pour la nef et le gantois; il convient seulement de mettre plus de soin dans la mesure des dimensions.

On aura, à peu de chose près, le tonnage d'une bélandre chargée, en multipliant la longueur du fond de ce bateau, *moins la longueur de l'un des bouts qui forme le triangle*, par la largeur réduite du bateau, prise au milieu de la hauteur du tirant d'eau du bateau chargé; et en multipliant le produit de cette opération par la hauteur du tirant d'eau du bateau chargé, diminuée de celle du tirant d'eau du bateau à vide.

Ainsi, toutes les formes de bateau peuvent être

ramenées à la même règle. Les ingénieurs y feront seulement les changemens que nécessiteraient des formes particulières de bateaux dont on ne parle pas dans la présente instruction.

Quant aux bâtimens de mer qui se rencontrent sur le bas Escaut, le Rupel, la Durme, etc., on n'en donne pas la description; leur jaugeage est bien connu des receveurs des douanes à Anvers.

Les bâtimens non assujettis au droit de navigation, tels que les chaloupes, prames, etc., faisant partie des flottilles impériales, les bateaux chargés de l'approvisionnement des armées ou d'objets destinés au service des camps, les bateaux pêcheurs et les bateaux suivans ou alléges contenant les agrès nécessaires à la navigation, ne seront pas jaugés.

La présente instruction est spécialement recommandée au zèle et aux soins des ingénieurs des ponts et chaussées. Les ingénieurs en chef sont invités à correspondre avec le directeur général des ponts et chaussées pour tout ce qui y aura rapport.

Si des ingénieurs éprouvaient quelques difficultés dans l'application de la méthode de jaugeage annoncée dans la présente instruction, ils s'adresseront, pour les éclaircir, à l'ingénieur en chef du département du Nord, qui correspondra avec eux à ce sujet.

RÈGLEMENT *pour assurer la vérification du jaugeage dans le bassin de l'Escaut, approuvé par le ministre des finances.*

Le 20 février 1813.

Art. 1er. Les bureaux de jaugeage seront les mêmes que ceux établis par l'instruction de M. le directeur général des ponts et chaussées, en date du 6 fructidor an XIII, concernant le jaugeage des bateaux qui naviguent dans le bassin de l'Escaut et de l'Aa.

2. Ce jaugeage sera fait d'après les principes exprimés pour cette opération dans la même instruction.

3. Ce travail sera confié aux préposés des droits réunis seuls; mais les ingénieurs des ponts et chaussées auront la faculté de pouvoir le vérifier quand ils se trouveront à portée de le faire; et, s'ils remarquaient des erreurs, de pouvoir les consigner dans un procès-verbal, qui sera remis à M. le préfet du département où se trouvera alors le bateau, et transmis ensuite à M. le directeur général des droits réunis, qui fera rectifier le jaugeage fautif.

4. Les bateaux dont le maximum d'enfoncement se trouvera au-dessous de la hauteur du tirant d'eau, seront jaugés jusqu'à un décimètre au-dessous de la surface supérieure du plat-bord.

5. Comme dans certains canaux et rivières navigables, on se sert de tirans d'eau pour la remonte et pour la descente, et de tirans d'eau d'hiver et d'été, les tirans d'eau pour la remonte et pour la descente, et ceux d'été seront supprimés : celui d'hiver sera seul employé pour le jaugeage.

6. Le jaugeage d'un bateau terminé, il sera dressé procès-verbal de cette opération, qui indiquera le nom du batelier, celui du bateau, la longueur de ce bateau, sa largeur, sa profondeur, son tonnage et ses tirans d'eau sur les rivières et canaux qu'il doit parcourir, etc. Une expédition de ce procès-verbal, sur parchemin, sera remise au batelier; la minute, sur papier, restera déposée chez le directeur des droits réunis du département où le jaugeage aura eu lieu, et une expédition en sera adressée aux directeurs des droits réunis des départemens dans lesquels le bateau pourra naviguer.

7. Comme l'expédition du procès-verbal remise au batelier pourra s'user ou se perdre, il en sera délivré une nouvelle à ce batelier, et à ses frais, toutes les fois qu'il le demandera.

8. Un batelier qui soupçonnerait qu'il s'est glissé une erreur dans le jaugeage de son bateau, ou que ce bateau prend plus d'enfoncement que lorsqu'il a été jaugé, soit parce qu'il l'aurait fait réparer ou pour toute autre cause, aura la faculté de le faire rejauger dans le bureau qu'il jugera convenable.

9. Tout batelier devra toujours être porteur de

son procès-verbal de jaugeage ; à défaut de quoi il paiera, au premier bureau de navigation où il passera, une amende de cinquante francs, et de plus, sera obligé de présenter son bateau au bureau de jaugeage le plus prochain, pour en faire reconnaître le tonnage ; si le bateau était chargé, il serait jaugé provisoirement à vue, conformément à l'article 12 du décret du 28 messidor an XIII, en attendant qu'on puisse le faire jauger exactement.

10. Les bateliers qui auraient effacé les chiffres qui indiquent le tonnage de leur bateau, pour en substituer d'autres, seront condamnés à une amende de cent-cinquante francs.

11. Il est en outre défendu à tout batelier de faire prendre à son bateau un enfoncement plus grand que la jauge qui sera prescrite. Les bateliers pris en contravention seront condamnés à une amende de vingt-cinq francs par chaque demi-décimètre excédant la jauge.

IV. BASSIN DE LA GIRONDE.

DÉCRET *qui établit le droit de navigation intérieure sur le bassin de la Gironde.*

Au palais des Tuileries, le 4 mars 1808.

TITRE PREMIER.

De la composition du bassin de la Gironde, et de sa division par arrondissemens.

Art. 1er. Le fleuve de la Gironde et les rivières affluentes à ce fleuve, formeront un seul bassin de navigation, sous le nom de *bassin de la Gironde.*

2. Le bassin de la Gironde sera divisé en six arrondissemens, ainsi qu'il suit :

Premier arrondissement, 1° la Garonne, depuis le point navigable jusqu'au Port-Boudoux; 2° le Salat; 3° l'Arriége : chef-lieu, Toulouse.

Deuxième arrondissement, le Tarn : chef-lieu, Albi.

Troisième arrondissement, 1° la Garonne depuis le Port-Boudoux jusqu'aux limites du département de Lot-et-Garonne; 2° la Bayse dans toute son étendue; 3° le Lot, depuis les limites du département du Lot jusqu'à l'embouchure de cette rivière dans la Gironde : chef-lieu, Agen.

Quatrième arrondissement, le Lot, depuis le point navigable jusqu'aux limites du département du Lot : chef-lieu, Cahors.

Cinquième arrondissement, 1° la Dordogne, depuis le point navigable jusqu'aux limites du département de la Gironde; 2° la Vésère, depuis le point navigable jusqu'à son embouchure dans la Dordogne : chef-lieu, Périgueux.

Sixième arrondissement, 1° la Garonne, depuis les limites du département de Lot-et-Garonne jusqu'au Bec-d'Ambez; 2° la Dordogne, depuis les limites du département de la Gironde jusqu'au Bec-d'Ambez; 3° la Drome et l'Isle, depuis leur source jusqu'à leur embouchure; 4° la Gironde, depuis le Bec-d'Ambez jusqu'à la mer : chef-lieu, Bordeaux.

TITRE II.

De la Perception.

Art. 3. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, sont déterminés par le décret de ce jour.

4. Le droit de navigation sera perçu à chaque bureau pour tout l'espace compris entre ce bureau et le bureau qui suit, ou celui qui précède, et toujours sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

5. A dater du jour de la mise en activité de la

perception du droit de navigation, aucun particulier et aucune commune, ne pourront percevoir, au passage des écluses, vannes ou pertuis situés sur le bassin de la Gironde, aucun droit de quelque nature qu'il soit, le tout conformément aux articles 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790; des articles 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

6. Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits du droit de navigation.

7. Il est interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

8. Les meûniers ne pourront pas être nommés pour faire le service des écluses.

TITRE III

Des Exemptions et Modérations.

9. Sont exempts de tous droits,

1°. Les bâtimens faisant partie des flotilles impériales, et ceux chargés de l'approvisionnement des armées et des objets destinés au service des camps;

2°. Les bateaux pêcheurs et les *bateaux suivans*, contenant les agrès nécessaires à la navigation;

3°. Les bateaux traversant la rivière d'un bord à l'autre;

4°. Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation;

5°. Les bateaux des fermiers ou propriétaires d'engrais, de récoltes et de grains en gerbes dans l'étendue de leurs exploitations.

10. Ne paieront que la moitié du droit fixé,

1°. Les bateaux à vide;

2°. Ceux uniquement chargés de pavés, de grès et de pierres à bâtir;

3°. Ceux chargés de sable, engrais, fumier et cendres de toute espèce.

TITRE IV.

De la Recette.

11. La recette du droit de navigation intérieure, sur le bassin de la Gironde, sera faite par l'administration générale de la régie des droits réunis, qui en tiendra compte au trésor public.

DÉCRET *qui règle le mode de la perception de l'octroi de navigation sur le bassin de la Gironde.*

Au palais des Tuileries, le 4 mars 1808.

L'octroi de navigation sera perçu dans les six arrondissemens composant le bassin de la Gironde, d'après les dispositions qui suivent :

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de la Gironde, un seul bureau de perception pour l'octroi de navigation, créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Toulouse, au lieu dit *le Port-Garo.*

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour toute la navigation supérieure descendante et venant de la Garonne ou des rivières de Salat et de l'Arriége, et pour la même navigation en remontant ;

2°. Pour toute la navigation descendante de Toulouse au Port-Boudoux.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir :

En descendant du point navigable, ou des rivières de l'Arriége et de Salat,

Les grands bateaux dits *sapines*, quelle que soit leur grandeur, paieront *neuf francs*.

Les bacs servant de passagères, de toute grandeur, paieront *quatre francs cinquante centimes*.

Les bateaux au-dessus de 2 mètres de sole paieront *quatre francs cinquante centimes*.

Ceux d'un mètre 8 décimètres jusqu'à 2 mètres, paieront *trois francs*.

Ceux d'un mètre 3 décimètres jusqu'à 1 mètre 8 décimètres, paieront *un franc*.

Ceux de 11 décimètres jusqu'à 1 mètre 3 décimètres paieront *soixante-quinze centimes*.

Ceux d'un mètre et au-dessous, paieront *vingt-cinq centimes*.

Les radeaux chargés ou non chargés, pairont, par train, *cinquante centimes*.

Le quart du droit sera payé en remontant.

Pour la navigation descendante de Toulouse au Port-Boudoux, la perception se fera ainsi qu'il suit :

Les grands bateaux, dits *sapines*, quelle que soit leur grandeur, paieront *douze francs*.

Les bacs servant de passagères, de toute grandeur, paieront *six francs*.

Les bateaux au-dessus de 2 mètres de sole, paieront *six francs*.

Ceux d'un mètre 8 décimètres jusqu'à 2 mètres, paieront *quatre francs*.

Ceux d'un mètre 3 décimètres jusqu'à 1 mètre 8 décimètres, paieront *deux francs*.

Ceux de 11 décimètres jusqu'à 1 mètre 3 décimètres, paieront *un franc*.

Ceux d'un mètre et au-dessous, paieront *trente centimes*.

Les radeaux chargés ou non-chargés, paieront, par train, *soixante-quinze centimes*.

Quant à la remonte vers Toulouse, la perception aura lieu au bureau du Port-Boudoux (deuxième arrondissement).

DEUXIÈME ARRONDISSEMENT.

3. Il sera établi, dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de la Gironde, deux bureaux de perception placés à Montauban et à Port-Boudoux.

Premier bureau.

4. Le premier bureau sera placé à Montauban.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante depuis Gaillac jusqu'à Montauban, et pour la même navigation en remontant;

2°. Pour la navigation descendante de Montauban à Port-Boudoux.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant de Gaillac à Montauban,

Chaque bateau de 25 mètres de longueur et au-dessus, paiera *douze francs*.

Chaque bateau de 20 à 25 mètres de longueur, paiera *dix francs*.

Chaque bateau de 15 à 20 mètres de longueur, paiera *six francs*.

Chaque bateau de 10 à 15 mètres de longueur, paiera *deux francs*.

Chaque bateau de 5 à 10 mètres, paiera *cinquante centimes*.

Le quart du droit sera payé en remontant.

Pour la navigation descendante de Montauban à Port-Boudoux, le droit sera payé ainsi qu'il est réglé ci-dessus pour la descente de Gaillac à Montauban.

Deuxième bureau.

Le deuxième bureau sera placé à Port-Boudoux.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation remontante de Port-Boudoux à Montauban;

2°. Pour la navigation remontante de Port-Boudoux à Toulouse;

3°. Pour la navigation descendante de Port-Boudoux à Agen.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En remontant de Port-Boudoux à Montauban, il sera payé le quart du droit réglé au présent décret pour la descente de Gaillac à Montauban.

Sur toute l'étendue de la rivière du Tarn, les bateaux uniquement chargés de charbon de terre, ne paieront que la moitié du droit fixé pour les autres bateaux.

En remontant de Port-Boudoux à Toulouse,

Les grands bateaux dits *sapines*, quelle que soit leur grandeur, paieront *trois francs*.

Les bacs servant de passagères, de toute grandeur, paieront *un franc cinquante centimes*.

Les bateaux au-dessus de 2 mètres de sole, paieront *un franc cinquante centimes*.

Ceux d'un mètre 3 décimètres jusqu'à 2 mètres, paieront *un franc*.

Ceux d'un mètre 80 centimètres jusqu'à 1 mètre 3 décimètres, paieront *cinquante centimes*.

Ceux de 11 décimètres jusqu'à 1 mètre 3 décimètres, paieront *vingt-cinq centimes*.

Ceux d'un mètre et au-dessous, paieront *cinq centimes*.

En descendant du Port-Boudoux à Agen, les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *huit francs*.

Les bateaux dits *macalets*, ayant de largeur 2 mètres 17 centimètres, paieront *six francs*.

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *quatre francs*.

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *trois francs*.

Les bateaux dits *gabarrots*, ayant 1 mètre 46 centimètres de largeur, paieront *deux francs*.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

5. Il sera établi, dans l'étendue du troisième arrondissement du bassin de la Gironde, trois bureaux de perception, placés à Agen, Nicole et Villeneuve.

Premier bureau.

6. Le premier bureau sera placé à Agen. Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour toute la navigation descendante d'Agen à Nicole;

2°. Pour la navigation remontante d'Agen à Port-Boudoux.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant d'Agen à Nicole,

Les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *cinq francs quatre-vingts centimes*.

Les bateaux dits *mavalets*, ayant de largeur 2 mè-

tres 17 centimètres, paieront *quatre francs quarante centimes.*

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *deux francs quatre-vingts centimes.*

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *deux francs vingt centimes.*

Les bateaux dits *gabarrots*, ayant 1 mètre 46 centimètres de largeur, paieront *un franc cinquante centimes.*

En remontant d'Agen à Port-Boudoux,

Les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *deux francs quatre-vingt-dix centimes.*

Les bateaux dits *macalets*, ayant de largeur 2 mètres 17 centimètres, paieront *deux francs vingt centimes.*

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *un franc quarante centimes.*

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *un franc cinq centimes.*

Les bateaux dits *gabarrots*, ayant 1 mètre 46 centimètres de largeur, paieront *soixante-dix centimes.*

Quant à la descente du Port-Boudoux à Agen, la perception aura lieu au bureau de Port-Boudoux (deuxième arrondissement).

Deuxième bureau.

Le deuxième bureau sera placé à Nicole.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Nicole à Langon;

2°. Pour la navigation remontante de Nicole à Agen;

3°. Pour la navigation remontante de Nicole à Villeneuve;

4°. Pour la navigation descendante de Nérac, sur la Bayse, et pour la même navigation en remontant.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Pour la navigation descendante de Nicole à Langon,

Les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *neuf francs soixante centimes.*

Les bateaux dits *macalets*, ayant de largeur 2 mètres 17 centimètres, paieront *sept francs vingt centimes.*

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *quatre francs quatre-vingts centimes.*

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux dits *gabarrots*, ayant 1 mètre 46 centimètres de largeur, paieront *deux francs quarante centimes*.

Pour la navigation remontante de Nicole à Agen, il sera perçu la moitié du droit fixé par le présent décret, pour la navigation descendante, d'Agen à Nicole.

Pour la navigation remontante de Nicole à Villeneuve, il sera perçu moitié du droit fixé ci-après au bureau de Villeneuve, pour la descente de Villeneuve à Nicole.

Pour la navigation descendante de Nérac, sur la Bayse, à Nicole, il sera perçu un droit égal à celui fixé par le présent décret pour la navigation descendante d'Agen à Nicole.

La moitié du droit sera payée en remontant.

Troisième bureau.

Le troisième bureau sera placé à Villeneuve.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Villeneuve à Nicole, sans avoir égard au point de débarquement;

2°. Pour la navigation remontante de Villeneuve à Puy-l'Évêque, sans avoir égard au point de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant de Villeneuve à Nicole,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *six francs.*

Les bateaux dits *macalets*, ayant 15 mètres de longueur, paieront *trois francs.*

Les gabares ayant 12 mètres de longueur, paieront *un franc cinquante centimes.*

Les gabarrots ayant 7 mètres de longueur, paieront *un franc.*

Pour la navigation remontante de Villeneuve à Puy-l'Évêque,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *quatre francs.*

Les macalets ayant 15 mètres de longueur, paieront *deux francs.*

Les gabares ayant 12 mètres de longueur, paieront *un franc.*

Les gabarrots ayant 7 mètres de longueur, paieront *cinquante centimes.*

7. Dans toute l'étendue du troisième arrondissement, les bateaux uniquement chargés de charbon de terre ne paieront, soit à la remonte, soit à la descente, que la moitié du droit fixé pour les autres bateaux.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

8. Il sera établi, dans l'étendue du quatrième arrondissement du bassin de la Gironde, trois bu-

[redacted]

reaux de perception, placés à la Madeleine, Cahors et Puy-l'Évêque.

Premier bureau.

9. Le premier bureau sera placé à la Madeleine (1).

---

(1) Ce bureau a été supprimé par le décret du 30 janvier 1809, dont la teneur suit :

Art. 1er. Le bureau établi à la Madeleine par le décret du 4 mars dernier, pour la perception du droit de navigation sur la rivière du Lot, est et demeure supprimé.

2. La perception en activité à ce bureau est réunie à celle du bureau de Cahors, où elle se fera cumulativement avec celle qui a lieu maintenant à ce dernier bureau.

En conséquence, le droit de navigation au bureau de Cahors sera perçu à l'avenir,

1°. Pour la navigation descendante, depuis Entraigues jusqu'à Cahors, et pour la même navigation en remontant ;

2°. Pour la navigation descendante de Cahors à Puy-l'Évêque.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir :

En descendant d'Entraigues à Cahors,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *dix-huit francs*.

Les macalets, ayant 15 mètres de longueur, *neuf francs*.

Les gabares, ayant 12 mètres de longueur, *sept francs vingt centimes*.

Les gabares ayant 7 mètres de longueur, *trois francs soixante centimes*.

La moitié du droit sera payée en remontant.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante depuis Entraigues jusqu'à la Madeleine, et pour la même navigation en remontant;

2°. Pour la navigation descendante de la Madeleine à Cahors.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant d'Entraigues à la Madeleine,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *six francs.*

Les macalets ayant 15 mètres de longueur, paieront *trois francs.*

Les gabares ayant 12 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes.*

Les gabares ayant 7 mètres de longueur, paieront *un franc vingt centimes.*

La moitié du droit sera payée en remontant.

Les bateaux uniquement chargés de bois à brûler destiné à l'approvisionnement de la ville de Cahors, sont, pour la descente, affranchis du paiement de tout droit; et ils paieront, pour la remonte, le droit porté par le tarif pour remonter de Cahors à la Madeleine.

Pour la navigation descendante de Cahors à Puy-l'Évêque, le droit sera payé ainsi qu'il est réglé par le décret du 4 mars dernier, dont les dispositions sont maintenues en tout ce qui n'est pas contraire au présent décret.

Pour la navigation descendante de la Madeleine à Cahors,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *douze francs.*

Les macalets ayant 15 mètres de longueur, paieront *six francs.*

Les gabares ayant 12 mètres de longueur, paieront *quatre francs quatre-vingts centimes.*

Les gabarots ayant 7 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes.*

Deuxième bureau.

Le deuxième bureau sera placé à Cahors.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Cahors à Puy-l'Évêque;

2°. Pour la navigation remontante de Cahors à la Madeleine.

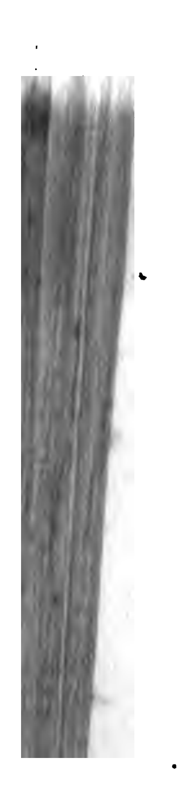
La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant de Cahors à Puy-l'Évêque,

Les grands bateaux ayant 20 mètres 30 centimètres de longueur, paieront *neuf francs.*

Les macalets ayant 15 mètres de longueur, paieront *quatre francs cinquante centimes.*

Les gabares ayant 12 mètres de longueur, paieront *deux francs vingt-cinq centimes.*



Le troisième bureau se

Le droit de navigation

1°. Pour la navigation que à Villeneuve;

2°. Pour la navigation r à Cahors.

La perception s'y fera suit; savoir :

En descendant de Puy-l'

Les grands bateaux ayant de longueur, paieront *huit*

Les macalets ayant 15 m ront *quatre francs*.

Les gabares ayant 12 mèt *deux francs*.

Les gabarots ayant 7 mètr *un franc*.

la perception aura lieu au bureau de Villeneuve (troisième arrondissement).

10. Dans toute l'étendue du quatrième arrondissement, les bateaux uniquement chargés de charbon de terre, ne paieront, soit à la remonte, soit à la descente, que la moitié du droit fixé pour les autres bateaux.

CINQUIÈME ARRONDISSEMENT.

11. Il sera établi dans l'étendue du cinquième arrondissement du bassin de la Gironde, deux bureaux de perception, placés à Limeuil et à Bergerac.

Premier bureau.

12. Le premier bureau sera placé à Limeuil.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante, du point où la Dordogne commence à être navigable, jusqu'à Limeuil, et pour la même navigation en remontant;

2° Pour la navigation descendante, du point où la Vézère commence à être navigable jusqu'à Limeuil, et pour la même navigation en remontant;

3°. Pour la navigation descendante, de Limeuil à Bergerac.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant du point navigable de la Dordogne à Limeuil,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *dix centimes.*

La moitié du droit sera payé en remontant.

Pour la navigation descendante, du point navigable de la Vézère à Limeuil,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *dix centimes.*

Le quart du droit sera payé en remontant.

Pour la navigation descendante, de Limeuil à Bergerac,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *dix centimes.*

Deuxième bureau.

Le second bureau sera placé à Bergerac.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Bergerac à Castillon;

2°. Pour la navigation remontante de Bergerac à Limeuil.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant de Bergerac à Castillon,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *quinze centimes.*

Il sera payé, en remontant de Bergerac à Limeuil, le quart du droit fixé pour la descente de Limeuil à Bergerac.

Quant à la remonte de Castillon à Bergerac, la perception aura lieu au bureau de Castillon (sixième arrondissement).

SIXIÈME ARRONDISSEMENT.

13. Il sera établi dans l'étendue du sixième arrondissement du bassin de la Gironde, cinq bureaux de perception, placés à Bordeaux, Langon, Castillon, Libourne et Coutras.

Premier bureau.

14. Le premier bureau sera placé à Langon.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Langon à Bordeaux, avec des bateaux sans quille;

2°. Pour la navigation remontante de Langon à Nicole.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant de Langon à Bordeaux,

Les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *neuf francs*.

Les bateaux dits *macalets*, ayant de largeur 2 mètres 17 centimètres, paieront *sept francs*.

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *quatre francs*.

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *trois francs.*

Les bateaux dits *gabarots*, ayant 1 mètre 46 centimètres, paieront *deux francs.*

Les bateaux uniquement chargés de charbon de terre ne paieront que la moitié du droit.

Aucun droit ne sera perçu pour la remonte de Bordeaux à Langon.

Pour la navigation remontante de Langon à Nicole;

Les bateaux dits *grands bateaux*, ayant de largeur 2 mètres 35 centimètres, paieront *quatre francs quatre-vingts centimes.*

Les bateaux dits *macalets*, ayant de largeur 2 mètres 17 centimètres, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux dits *miolles*, ayant de largeur 2 mètres 5 centimètres, paieront *deux francs quarante centimes.*

Les bateaux dits *ramoneurs*, ayant de largeur 1 mètre 62 centimètres, paieront *un franc quatre-vingts centimes.*

Les bateaux dits *gabarots*, ayant de largeur 1 mètre 46 centimètres, paieront *un franc vingt centimes.*

Deuxième bureau.

Le deuxième bureau sera placé à Castillon.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Castillon à Libourne, qui aura lieu sur des bateaux sans quille;

2°. Pour la navigation remontante de Castillon à Bergerac, qui aura lieu sur des bateaux sans quille.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir:

En descendant de Castillon à Libourne,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera *dix centimes.*

En remontant de Castillon à Bergerac,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera *cinq centimes.*

Troisième bureau.

Le troisième bureau sera placé à Bordeaux.

Le droit de navigation y sera perçu sur les bases ci-après déterminées.

SECTION PREMIÈRE.

Etablissement d'une Taxe proportionnelle et annuelle.

15. Tous les bâtimens à quille, pontés ou non pontés, servant au cabotage et transport sur le fleuve de la Gironde, depuis son embouchure jusqu'à Bordeaux;

Sur la Dordogne, depuis le point où ils peuvent naviguer jusqu'à Bordeaux;

Et sur la Garonne, depuis le point où ils peuvent naviguer jusqu'à Bordeaux;

Sont assujettis à une taxe proportionnelle et annuelle, et sont dispensés, en conséquence, d'acquitter tout autre droit de navigation aux divers bureaux établis sur le bassin de la Gironde.

16. Pour assurer la perception de la taxe proportionnelle et annuelle, chacun des propriétaires des bâtimens qui viennent d'être désignés, en fera sa déclaration au bureau des Droits réunis de son arrondissement, dans le délai de trois mois, à compter de la publication du présent décret.

Cette déclaration contiendra la désignation du bâtiment, la longueur de la quille, sa longueur de tête en queue, sa plus grande largeur, sa profondeur sur carlingue, et son tonnage.

17. La déclaration sera vérifiée, et rectifiée s'il y a lieu.

18. A la suite de la vérification, le bâtiment sera marqué sur le flanc droit, vers le bossoir, du timbre de l'octroi de navigation.

19. Toutes les formalités prescrites par les trois articles précédens, pourront être suppléées dans les bureaux de l'octroi de Bordeaux et de Libourne, où les propriétaires auront également la faculté de faire la déclaration et de faire appliquer le timbre.

20. A l'expiration de chaque trimestre, le propriétaire pourra déclarer que son bâtiment est détruit, hors d'état de naviguer, ou en radoub. Cette décla-

ration sera vérifiée, et la taxe cessera d'être perçue jusqu'à une nouvelle déclaration.

Cette nouvelle déclaration devra se faire au même bureau où la première déclaration aura été faite.

21. Ne seront point compris dans l'état général des bâtimens sujets à la taxe,

1°. Les canots et chaloupes des navires français ou étrangers ;

2°. Les pontons et les bâtimens servant au radoub ;

3°. Les couralins, ou autres bâtimens de la même espèce, servant à la communication des équipages entre les navires en rade et les berges des rivières ;

4°. Les bateaux plats ou sans quille, venant des affluens de la Gironde ou de la Garonne, et qui sont assujettis à la taxe sous d'autres formes, conformément aux tarifs particuliers ci-dessus décrétés.

SECTION II.

Formation des rôles, fixation et recouvrement de la Taxe annuelle.

22. Les receveurs des droits réunis des deux rives de la Gironde et des parties de rivières désignées dans l'article 15, qui auront reçu les déclarations des propriétaires de bâtimens domiciliés dans leurs arrondissemens respectifs, en formeront des états qu'ils adresseront au directeur de Bordeaux, pour être par lui convertis en rôles, après avoir été soumis à l'approbation du préfet.

23. Les rôles seront renouvelés chaque année ; les bâtimens y compris seront taxés à dater du jour de la déclaration jusqu'à la fin de l'année.

24. La taxe ou droit annuel sera d'un franc par tonneau, payable par trimestre et d'avance dans le bureau qui aura reçu la déclaration, soit que dans cet intervalle le bateau ait ou n'ait point navigué : il en sera fourni quittance, dont un double devra rester entre les mains du conducteur du bâtiment, lequel sera tenu de le représenter, à toute réquisition, aux employés des droits réunis.

SECTION III.

Des Contraventions.

25. Tout bateau assujetti à la taxe proportionnelle, qui sera rencontré par les employés des droits réunis, soit amarré dans les ports, soit à l'ancre, soit à la voile, et qui ne sera pas timbré, ou dont les conducteurs ne pourront pas représenter quittance du dernier trimestre expiré, sera en contravention. Il en sera dressé procès-verbal, et copie en sera laissée, ou au conducteur, ou au gardien spécial, ou à toute autre personne préposée à la garde du bâtiment.

26. Nonobstant la contravention constatée, les bâtimens pourront continuer leur voyage, s'ils sont chargés ; mais ils ne pourront prendre de nouveaux chargemens, ni naviguer, qu'après le paiement de la

taxe due, et d'une somme double qui sera perçue pour le fait de la contravention.

27. Néanmoins, en tout état de cause et en cas de contestation, nul bâtiment ne pourra être retenu, si la somme qu'il doit pour la taxe et la contravention a été consignée aux employés des droits réunis.

28. Les contestations qui naîtront sur les contraventions, seront décidées par voie administrative. Elles seront d'abord portées au sous-préfet.

Quatrième bureau.

Le quatrième bureau sera placé à Libourne.

Ce bureau sera, pour la navigation des bateaux à quille, considéré comme dépendance du bureau de Bordeaux ; en conséquence, les déclarations y seront reçues, les abonnemens y auront lieu, et les bateaux y recevront le timbre et l'indication du tonnage, comme au bureau de Bordeaux.

Quant à la navigation des bateaux plats ou sans quille, la perception du droit aura lieu au bureau de Libourne,

1°. Pour la navigation remontante de Libourne à Castillon ;

2°. Pour la navigation remontante de Libourne à Coutras.

Le droit sera perçu conformément au tarif qui suit; savoir :

En remontant de Libourne à Castillon,

Chaque bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *trois centimes.*

En remontant de Libourne à Coutras,

Chaque bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau, *trois centimes.*

Cinquième bureau.

Le cinquième et dernier bureau sera placé à Coutras.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante du point navigable de l'Isle à Coutras;

2°. Pour la navigation remontante de Coutras au point navigable de l'Isle;

3°. Pour la navigation descendante de Coutras à Libourne.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant du point navigable de l'Isle à Coutras,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *cinq centimes.*

En remontant de Coutras au point navigable, il sera perçu le quart du droit qui vient d'être fixé pour la descente.

En descendant de Coutras à Libourne,

Tout bateau, quelle que soit sa dénomination, paiera par tonneau *dix centimes.*

[redacted]

IV *bis.* TARIF *des droits de navigation à percevoir sur la rivière du Dropt, annexé à l'Ordonnance du Roi, du* 11 *avril* 1821.

DÉSIGNATION DES PORTS OU MOULINS.	DISTANCES approximatives à parcourir.	Prix par tonneau de vin, mesure du pays, contenant 3 hectolitres 12 litres (a).		Prix par pièce d'eau-de-vie, contenant 3 hectolitres 80 litres (b).		Prix pour le poids de 50 kilog. de grains, etc.	
	mètres	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
D'Eymet à Gironde.	88,000	15	»	7	50	1	»
Du Moulin d'Agnac.	84,000	14	»	7	»	1	»
De la Régie.......	80,000	13	50	6	75	1	»
La Sauvetat.......	76,000	13	»	6	50	»	95
Fargues..........	72,000	12	50	6	25	»	90
Allemans	68,000	12	»	6	»	»	85
Moulin du Dropt..	64,000	11	50	5	75	»	80
De Pompérat.....	60,000	11	»	5	50	»	75
Cocussote........	56,000	10	50	5	»	»	70
Bariès...........	52,000	10	»	4	50	»	65
Duras...........	48,000	9	»	4	25	»	60
Galeau...........	44,000	8	»	4	»	»	55
Monpoisson	40,000	7	»	3	50	»	50
Saint-Bas.........	36,000	6	»	3	»	»	45
L'Étourneau......	32,000	5	»	2	50	»	40
Roquebrune......	28,000	4	»	2	»	»	35
Neuffon..........	24,000	3	50	1	75	»	30
Mesterrieux......	20,000	3	»	1	50	»	25
Loubens.........	16,000	2	50	1	25	»	20
Bagas...........	12,000	2	»	»	75	»	15
Labarthe.........	8,000	1	50	»	50	»	10
Bonneuil.........	4,000	»	»	»	»	»	»

(*a*) Le tonneau se compose de quatre barriques, qui sont censées contenir 30 veltes chacune (ancienne mesure).

(*b*) La pièce d'eau-de-vie est censée contenir 50 veltes (ancienne mesure).

V. BASSIN DE L'HÉRAULT.

DÉCRET *qui établit la perception d'un droit de navigation sur la rivière de l'Hérault.*

Au palais des Tuileries, le 11 janvier 1808.

Art. 1er. Les droits de navigation qui sont perçus sur le canal des Deux-Mers, en vertu de la loi du 21 vendémiaire an V, sont établis sur la rivière de l'Hérault, à partir du port de Bessan jusqu'à la chaussée du moulin d'Agde.

2. La longueur de rivière qui, dans cette partie de l'Hérault, établit communication entre la branche occidentale du canal des Deux-Mers et la branche orientale, sera considérée comme faisant partie du canal, et sera comprise comme telle dans le calcul des distances que parcourent les bateaux y naviguant; au moyen de quoi les réparations à faire sur cette même partie de la rivière seront exécutées aux frais de l'administration du canal.

3. Le droit à percevoir sur le surplus de la rivière de l'Hérault, depuis Bessan jusqu'à l'embouchure de la branche orientale du canal des Deux-Mers, sera perçu conformément aux principes résultans de la loi du 21 vendémiaire an V, par le receveur du canal au bureau d'Agde, et par le contrôleur de la demi-écluse de Prades; lesquels receveur et contrôleur tiendront un compte distinct et séparé de ce produit.

VI. BASSIN DE LA LOIRE.

ARRÊTÉ *qui divise le bassin de la Loire en onze Arrondissemens.*

Du 1er floréal an XII. (21 avril 1804.)

Art. 1er. Le fleuve de la Loire et les rivières affluentes à ce fleuve, formeront un seul bassin de navigation, sous le nom de *Bassin de la Loire.*

2. Le bassin de la Loire sera divisé en onze arrondissemens, ainsi qu'il suit :

Premier arrondissement, comprenant la Loire depuis le point navigable jusqu'aux limites du département de la Loire; chef-lieu, *Montbrison.*

Deuxième arrondissement, la Loire, depuis les limites du département de la Loire jusqu'au canal de Briare inclusivement; chef-lieu, *Nevers.*

Troisième arrondissement, la rivière de l'Allier dans toute son étendue; chef-lieu, *Moulins.*

Quatrième arrondissement, la Loire, depuis le canal de Briare exclusivement jusqu'à Blois inclusivement; chef-lieu, *Orléans.*

Cinquième arrondissement, la Loire, depuis Blois exclusivement jusqu'à Candes inclusivement; chef-lieu, *Tours.*

Sixième arrondissement, l'Indre et le Cher dans toute leur étendue; chef-lieu, *Bourges.*

leur étendue; chef-lieu, *Anger.*

Neuvième arrondissement, l
son étendue; chef-lieu, *Le Man*

Dixième arrondissement, la
son étendue; chef-lieu, *Laval.*

Onzième et dernier arrondiss
depuis Ancenis exclusivement
2°. l'Erdre, l'Acheneau et la S
toute leur étendue; chef-lieu, *I*

3. Les tarifs en vertu desqu
perception, et les lieux où les b
établis, seront déterminés par
pour chaque arrondissement de

ARRÊTÉS *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans les onze arrondissemens du bassin de la Loire.*

Du 1er floréal an XII. (21 avril 1804.)

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, MONTBRISON.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de la Loire, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Feurs.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

cinq centimes.

Les bateaux moyens, ayan
gueur, paieront *trois francs*

Les mêmes bateaux, charg
de sel, d'eau-de-vie, de vin,
fers fondus ou forgés, paieron
centimes.

Les bateaux de 10 à 15 mè
ront *un franc quarante centi*

Les mêmes bateaux, charg
de sel, d'eau-de-vie, de vin,
fondus ou forgés, paieront *deu*

Les bateaux, petites toues
de dix mètres, paieront, que
de leur chargement, *trente-ci*

Le même droit sera payé e

Ne sont assujettis à aucun
cheurs, et ceux employés po
d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieron

[redacted]

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Roanne (1).

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante, de Feurs à Roanne, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *neuf francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie

---

(1) *Arrêté spécial du 1er floréal an XII (21 avril 1804.)*

Art. 1er. Le péage concédé sur la Loire entre Roanne et St.-Rambert à Pierre-La-Gardette, en vertu d'arrêts du Conseil du 23 mai 1702 et 21 mai 1746, et provisoirement conservé aux représentans Pierre-La-Gardette, par arrêtés du Gouvernement des 29 frimaire et 9 fructidor an X, sera définitivement supprimé, à dater du jour où l'octroi de navigation, créé par la loi du 30 floréal an X, sera mis en activité sur le bassin de la Loire.

2. Les répétitions que pourront former, par suite de l'exécution de l'article précédent, les représentans Pierre-La-Gardette, seront, s'il y a lieu, liquidées par voie administrative.

de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *treize francs cinquante centimes.*

Les bateaux moyens, ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *cinq francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers forgés ou fondus, paieront *sept francs cinquante centimes.*

Les bateaux ayant de 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *trois francs.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *cinquante centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur sa longueur, paiera par mètre, *cinquante centimes.*

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura, dans chacun des bureaux établis à

Feurs et à Roanne, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Feurs et Roanne, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur général du département de la Loire.

Traitement du receveur général.

6. Le receveur général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

DEUXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, NEVERS.

Bureaux de Perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de la Loire, quatre bureaux

de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an 10.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Digoin.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante depuis Roanne jusqu'à Digoin, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *dix francs quatre-vingts cent.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *seize francs vingt centimes.*

Les bateaux moyens, ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *six francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *neuf francs.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de

[redacted]

fers fondus ou forgés, paieront *trois francs soixante centimes*.

Les bateaux, petites toues et batelets au dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur sa longueur, paiera par mètre, *soixante centimes*.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Décise.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Digoin à Décise, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *douze francs soixante centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de

fers fondus ou forgés, paieront *dix-huit francs quatre-vingt-dix centimes.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *sept francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *dix francs cinquante centimes.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs quatre-vingts centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *quatre francs vingt cent.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante-dix centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *soixante-dix centimes.*

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Nevers.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour

la navigation descendante de Décise à Nevers, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *six francs trente centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *neuf francs quarante-cinq centimes.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *trois francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *cinq francs vingt-cinq centimes.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *un franc quarante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *deux francs dix centimes.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *trente-cinq centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-

cheurs et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *trente-cinq centimes*.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à l'embouchure du canal de Briare (1).

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Nevers à Briare,

---

(1) *Décret du* 19 *ventose an XIII.* (10 *mars* 1805.)

Art. 1[er]. Le droit de navigation à percevoir sur les trains de bois à brûler qui flottent sur le deuxième arrondissement du bassin de la Loire, depuis Décise jusqu'à Briare, est fixé ainsi qu'il suit :

2. Il sera perçu au bureau de Nevers, sans avoir égard au point de départ, par chaque train de bois à brûler de dix-huit coupons, *deux francs cinquante centimes*.

Les mêmes trains paieront au bureau de Briare, sans avoir égard au point de départ, *cinq francs*.

3. Il n'est rien dérogé, par le présent décret, à l'arrêté du 1[er] floréal an XII, portant tarif du droit à percevoir sur les trains, autres que les bois à brûler, qui flottent dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de la Loire.

et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *dix-huit francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *vingt-sept francs.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *dix francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *quinze francs.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *quatre francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *six francs.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *un franc.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *un franc*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

6. Il y aura, dans chacun des bureaux établis à Digoin, Décise, Nevers et Briare, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chacun des receveurs des bureaux de Digoin, Décise et Nevers, sept centimes par franc ; et à chacun des contrôleurs, quatre centimes par franc.

Au receveur de Briare, cinq centimes par franc ; et au contrôleur, trois centimes par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Digoin, Décise, Nevers et Briare, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur général du département de la Nièvre.

Traitement du Receveur général.

8. Le receveur général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Moulins.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du troisième arrondissement du bassin de la Loire, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an 10.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Moulins.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante depuis le point où l'Allier commence à être navigable jusqu'à Moulins, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grand bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *dix-huit francs*.



de sel, d'eau-de-vie, de vin, si
fers fondus ou forgés, paieront

Les bateaux ayant 10 à 15
paieront *quatre francs*.

Les mêmes bateaux, chargé
de sel, d'eau-de-vie, de vin, s
fers fondus ou forgés, paieront

Les bateaux, petites toues e
de 10 mètres, paieront, quelle
leur chargement, *un franc*.

Le même droit sera payé en

Ne sont assujettis à aucun
cheurs et ceux employés à tra
bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront
cas de fraction, le centime enti

Chaque train de bois, toisé su
par mètre, *un franc*.

Deuxième liv

pour la navigation descendante depuis Moulins jusqu'au Bec-d'Allier, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *dix francs quatre-vingts centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *seize francs vingt centimes.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *six francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, pairont *neuf francs.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *soixante centimes*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura, dans chacun des bureaux établis à Moulins et au Bec-d'Allier, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc, et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Moulins et du Bec-d'Allier, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Allier.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Orléans.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du quatrième arrondissement du bassin de la Loire, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Orléans.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante depuis l'embouchure du canal de Briare jusqu'à Orléans, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *quatorze francs quarante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie

de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *vingt-un francs soixante centimes.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *huit francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *douze francs.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *trois francs vingt centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *quatre francs quatre-vingts centimes.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *quatre-vingts centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux dont les conducteurs déclareront aller dans le canal d'Orléans, ne seront assujettis à aucun droit; en conséquence, le Receveur du bureau d'Orléans fera exercer un contrôle à l'embouchure de ce canal, pour vérifier l'exactitude des déclarations.

En cas de fausses déclarations, il y aura lieu à l'amende de cinquante francs, ordonnée par l'art. 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *quatre-vingts centimes.*

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Blois (1).

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante d'Orléans à Blois, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

---

(1) DÉCRET *portant que le droit de navigation sera perçu à Blois, sur les bateaux qui ne l'auront pas acquitté à Tours.*

Au palais de Trianon, le 14 juillet 1811.

Le receveur du droit de navigation au bureau de Blois percevra sur tous les bateaux remontant la Loire entre Tours et Blois, quel que soit le point d'où ces bateaux soient partis, le droit de navigation dû pour la remonte entière depuis Blois jusqu'à Tours.

Seront en conséquence assujettis à cette perception tous les bateaux qui ne justifieront pas avoir acquitté ce droit au bureau de Tours.

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *dix francs quatre-vingts centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *seize francs vingt centimes.*

Les bateaux moyens, ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *six francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *neuf francs.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux, petites toues ou batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *soixante centimes.*

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Orléans et à Blois, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc, et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Il sera alloué de plus au receveur du bureau d'Orléans, une somme fixe de six cents francs, pour le contrôle qu'il doit faire exercer à l'embouchure du canal.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les Receveurs des bureaux d'Orléans et de Blois, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département du Loiret.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.



Art. 1er. Il sera établi
quième arrondissement du
bureaux de perception po
créé par la loi du 30 floréa

Premier

2. Le premier bureau se
L'octroi de navigation s
pour la navigation descend
Tours, et pour la même n
sans avoir égard au point de
barquement.

La perception s'y fera co
suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayan
et au-dessus, paieront *di*
centimes.

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *six francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *neuf francs*.

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs quarante centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *trois francs soixante centimes*.

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *soixante centimes*.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Candes.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Tours et de Saint-Sauveur (sur le Cher) à Candes, et pour la même



et au-dessus, paieront *ne*

Les mêmes bateaux, c
de sel, d'eau-de-vie, de
fers fondus ou forgés, p
quante centimes.

Les bateaux moyens,
longueur, paieront *cinq f*

Les mêmes bateaux, ch
de sel, d'eau-de-vie, de vi
fondus ou forgés, paieron
centimes.

Les bateaux ayant 10 à
paieront *deux francs.*

Les mêmes bateaux, cha
de sel, d'eau-de-vie, de vin
fondus ou forgés, paieront *t*

Les bateaux, petites to
sous de 10 mètres, paieront
de leur chargement, *cinqua*

Le même d...

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *cinquante centimes*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura, dans chacun des bureaux établis à Tours et à Candes, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur de Tours, sept centimes par franc, et au contrôleur, quatre centimes par franc; au receveur de Candes, cinq centimes par franc, et au contrôleur trois centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Tours et de Candes, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département d'Indre-et-Loire.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

SIXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, VIERZON.

Bureaux de Perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du sixième arrondissement du bassin de la Loire, quatre bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Vierzon (1).

---

(1) Ce bureau a été transféré à Thénioux, par un décret du 21 ventose an XIII (12 mars 1805), dont la teneur suit :

Art. 1er. Le premier bureau de perception du sixième arrondissement du bassin de la Loire, fixé à Vierzon par l'arrêté du Gouvernement du 1er floréal an XII, est transféré à Thénioux.

2. La perception se fera au bureau de Thénioux, suivant le tarif indiqué par l'arrêté du 1er floréal an XII, pour le bureau de Vierzon.

3. La translation ordonnée par le présent décret, n'opère aucun changement dans le tarif du droit qui se perçoit au deuxième bureau, lequel demeure toujours fixé à Selles, conformément à l'arrêté du 1er floréal an XII.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit; savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *cinq francs quarante centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *huit francs dix centimes*.

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *trois francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *quatre francs cinquante centimes*.

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *un franc vingt centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *un franc quatre-vingts centimes*.

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *trente centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-

cheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *trente centimes.*

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Selles.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Vierzon à Selles, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *huit francs dix centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *douze francs quinze centimes.*

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *quatre francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *six francs soixante-quinze centimes.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *un franc quatre-vingts centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *deux francs soixante-dix centimes.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *quarante-cinq centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *quarante-cinq centimes.*

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Montrichard.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Selles à Montrichard, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :



fers fondus ou forgés, p
cinq centimes.

Les bateaux moyens
longueur, paieront *trois*

Les mêmes bateaux, c
de sel, d'eau-de-vie, de
fers fondus ou forgés, pai
centimes.

Les bateaux ayant de 1
paieront *un franc quarant*

Les mêmes bateaux, ch
de sel, d'eau-de-vie, de v
fers fondus ou forgés, paie
times.

Les bateaux, petites to
de 10 mètres, paieront, q
leur chargement, *trente-ci*

Le même droit sera pay

Ne sont assujettis à

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *trente-cinq centimes.*

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Saint-Sauveur (1).

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Montrichard à Saint-Sauveur, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *sept francs vingt centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie

---

(1) Ce bureau a été transféré à Saint-Avertin, par un décret du 30 juin 1813, dont la teneur suit :

Art. 1er. Le quatrième bureau de perception du sixième arrondissement du bassin de la Loire, fixé à Saint-Sauveur par l'arrêté du Gouvernement du 1er floréal an XII, est transféré au bourg Saint-Avertin.

2. La perception du droit de navigation se fera au bureau de Saint-Avertin, suivant le tarif fixé par l'arrêté du Gouvernement, du 1er floréal an XII, pour le bureau de Saint-Sauveur.

de sel, d'eau-de-vie, vin, si
fondus ou forgés, paieront *si*

Les bateaux ayent 10 à
paieront *un franc soixante*

Les mêmes bateaux, char
de sel, d'eau-de-vie, de vin
fers fondus ou forgés, paiero
centimes.

Les bateaux, petites toue
de 10 mètres, paieront *quar*

Le même droit sera payé

Ne sont assujettis à aucu
cheurs, et ceux traversant l
l'autre.

Les bateaux à vide paieron
cas de fraction, le centime en

Chaque train de bois, toisé
par mètre, *quarante centime*

receveur et un contrôleur. Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc ; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Selles, Vierzon, Montrichard et Saint-Sauveur, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département du Cher.

Traitement du Receveur-général.

8. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens. Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

SEPTIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, POITIERS.

Bureau de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du septième arrondissement du bassin de la Loire, un seul bureau

de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Candes.

L'octroi de navigation y sera perçu, pour toute la navigation supérieure descendante des rivières de la Creuse, de la Vienne et du Clain, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir.

En descendant,

Les grands bateaux et sapines paieront *trois francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *quatre francs cinquante centimes.*

Les bateaux, dits *pillards* ou *demi-bateaux*, paieront *un franc cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *deux francs vingt-cinq centimes.*

Les toues paieront *soixante-quinze centimes.*

Les toues chargées en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *un franc treize centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-

cheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les trains de bois de charpente ou à brûler paieront *six francs.*

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

3. Il y aura dans le bureau de Candes un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur, cinq centimes par franc ; et au contrôleur, trois centimes par franc.

Versemens.

4. Les produits de la perception seront, par le receveur du bureau de Candes, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Vienne.

Traitement du Receveur-général.

5. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

Art. 1er. Il sera établi, dans
arrondissement du bassin de l
de perception pour l'octroi de
loi du 30 floréal an X.

Premier bu

2. Le premier bureau sera
L'octroi de navigation sera
la navigation descendante de C
et pour la même navigation en
égard au point de départ ni à c
La perception s'y fera confo
suit, savoir :
En descendant,
Les grands bateaux ayant 2
et au-dessus, paieront *onze fra*
times.
Les mêmes bateaux, chargés

Les bateaux moyens, ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *six francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *neuf francs soixante-quinze centimes.*

Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs soixante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *trois francs quatre-vingt-dix centimes.*

Les bateaux, petites toues et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *soixante-cinq centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre, *soixante-cinq centimes.*

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Ancenis.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante du Pont-de-Cé à

Ancenis, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux, ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *neuf francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *treize francs cinquante centimes*.

Les bateaux moyens ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *cinq francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *sept francs cinquante centimes*.

Les bateaux ayant de 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *trois francs*.

Les bateaux et batelets au-dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *cinquante centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-

cheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *cinquante centimes*.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau fera la perception sur le Thouet, et il sera placé à Saint-Florent.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de Montreuil à Saint-Florent, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit ; savoir :

En descendant,

Chaque bateau chargé, quelles que soient la nature et la quantité de son chargement, paiera *quinze francs*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau fera la perception sur le Loir ; il sera placé à La Flèche.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante depuis le point navigable jusqu'à La Flèche, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Chaque bateau chargé, quelles que soient la nature et la quantité de son chargement, paiera *cinq francs*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les trains de bois de charpente, merrain ou autres, quelle que soit leur longueur, paieront par coupon *deux francs cinquante centimes*.

Cinquième bureau.

6. Le cinquième bureau sera placé à Ville-l'Evêque.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation decendante de La Fèche à

Ville-l'Évêque, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement;

2°. Pour la navigation descendante de Ville-l'Évêque à l'embouchure du Loir, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant de La Flèche à Ville-l'Évêque,

Chaque bateau chargé, quelles que soient la nature et la quantité de son chargement, paiera *cinq francs.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les trains de bois de charpente, merrain ou autres, quelle que soit leur longueur, paieront par coupon *deux francs cinquante centimes.*

En descendant de Ville-l'Évêque à l'embouchure du Loir,

Chaque bateau chargé, quelles que soient la nature et la quantité de son chargement, paiera *un franc.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les trains de bois de charpente, merrain ou autres, quelle que soit leur longueur, paieront par coupon *dix centimes*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

7. Il y aura dans chacun des bureaux établis au Pont-de-Cé, Ancenis, Saint-Florent, La Flèche et Ville-l'Évêque, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc, et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

8. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux du Pont-de-Cé, Ancenis, Saint-Florent, La Fèche et Ville-l'Evêque, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de Maine-et-Loire.

Traitement du Receveur-général.

9. Le receveur-général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens. Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

NEUVIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Le Mans.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du neuvième arrondissement du bassin de la Loire, deux bureaux pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Malicorne.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante d'Arnage à Malicorne, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grandes gabares de 75 tonneaux paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *trente francs.*

Les petites gabares de 40 tonneaux paieront,

quelle que soit la nature de leur chargement, *quinze francs.*

Les grands futreaux de 30 tonneaux paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *douze francs.*

Les petits futreaux de 15 tonneaux et au-dessous, paieront *six francs.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur sa longueur, paiera par mètre *soixante centimes.*

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Moranne.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Malicorne à Moranne, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement;

2°. Pour la navigation descendante de Moranne à l'embouchure de la Sarthe, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant de Malicorne à Moranne,

Les grandes gabares de 75 tonneaux paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *trente-cinq francs.*

Les petites gabares de 40 tonneaux paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *dix-sept francs cinquante centimes.*

Les grands futreaux de 30 tonneaux paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *quatorze francs.*

Les petits futreaux de 15 tonneaux et au-dessous, paieront *sept francs.*

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit, les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *soixante-dix centimes.*

En descendant de Moranne à l'embouchure de la Sarthe, et en remontant de l'embouchure à Moranne, le tarif sera le même, en tout point, que celui qui vient d'être établi pour la descente de Malicorne à Moranne et pour la remonte.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Malicorne et Moranne, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Malicorne et Moranne, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Sarthe.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

DIXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Laval.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du dixième arrondissement du bassin de la Loire, trois bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Château-Gontier.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de Laval à Château-Gontier, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux de 28 mètres de longueur et au-dessus, paieront *quatorze francs.*

Les bateaux dits *gabares*, ayant 20 à 28 mètres de longueur, paieront *dix francs cinquante centimes.*

Les bateaux ou futreaux de 15 à 20 mètres de longueur, paieront *trois francs cinquante centimes.*

Le même droit sera perçu en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *soixante-dix centimes.*

pour la navigation descenda
à Greneuville, et pour la mêı
tant, sans avoir égard au po
de débarquement.

La perception s'y fera coı
suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux de 2ł
au-dessus, paieront *douze fı*

Les bateaux dits *gabares*
de longueur, paieront *neuf f*

Les bateaux ou futreaux d
gueur et au-dessous, paieroı

Le même droit sera payé

Ne sont assujettis à aucuı
cheurs et ceux employés p
d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieron
de fraction, le centime entie

Troisième bureau.

4. Le troisieme bureau sera placé à Angers.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau:

1°. Pour la navigation descendante de Greneuville à Angers, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

2°. Pour la navigation descendante d'Angers à l'embouchure de la Mayenne, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir:

En descendant de Greneuville à Angers,

Les grands bateaux, de 28 mètres de longueur et au-dessus, paieront *huit francs*.

Les bateaux dits *gabares*, ayant de 20 à 28 mètres de longueur, pairont *six francs*.

Les bateaux ou futreaux de 15 à 20 mètres de longueur et au-dessous, paieront *deux francs*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit; en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *quarante centimes*.

5. Les bateaux ou trains dont les conducteurs, en arrivant à Angers, déclareront venir de Ville-l'Évêque sur le Loir ou de Moranne sur la Sarthe, ne paieront aucun droit, à la charge, par les conducteurs, de représenter les quittances qu'il se feront délivrer au bureau de Ville-l'Évêque ou à celui de Moranne.

6. Ne seront également assujettis à aucun droit les bateaux dont les conducteurs, en partant d'Angers, déclareront remonter le Loir ou la Sarthe, attendu que le droit dû pour la remonte de ces deux rivières est payable aux bureaux de Ville-l'Evêque et de Moranne.

En cas de fausses déclarations, les conducteurs des bateaux seront condamnés à une amende de cinquante francs, conformément à l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

En descendant d'Angers à l'embouchure de la Mayenne, et en remontant de l'embouchure à Angers, la perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les grands bateaux de 28 mètres de longueur et au-dessus, paieront *quatre francs*.

Les bateaux dits *gabares*, de 20 à 28 mètres de longueur, paieront *trois francs*.

Les bateaux ou futreaux de 15 à 20 mètres de longueur et au-dessous, paieront *un franc*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Chaque train de bois, toisé sur la longueur, paiera par mètre *vingt centimes*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

7. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Château-Gontier, Greneuville et Angers, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

8. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Château-Gontier, Greneuville et Angers, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Mayenne.

ONZIÈME ARROND

Chef-lieu, NA

Bureau de per

Art. 1er. Il sera établi dans
arrondissement du bassin de
de perception pour l'octroi d
la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à N
L'octroi de navigation sera
1°. Pour la navigation des
Nantes, et pour la même na
sans avoir égard au point d
débarquement;

2° Pour la navigation desc

3°. Pour la navigation descendante de la Sèvre-Nantaise à son embouchure dans la Loire, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant d'Ancenis à Nantes,

Les grands bateaux ayant 22 mètres de longueur et au-dessus, paieront *neuf francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *treize francs cinquante centimes*.

Les bateaux moyens, ayant 15 à 22 mètres de longueur, paieront *cinq francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, fers fondus ou forgés, paieront *sept francs cinquante centimes*.

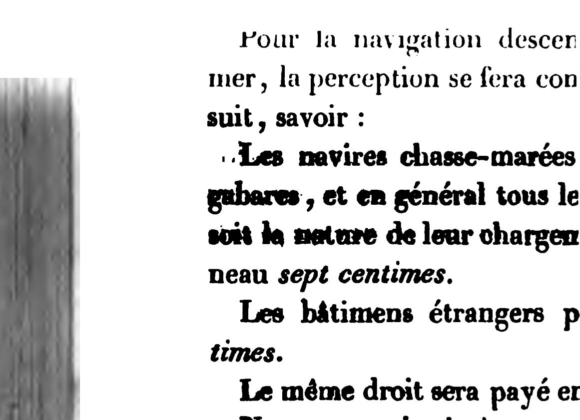
Les bateaux ayant 10 à 15 mètres de longueur, paieront *deux francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *trois francs*.

Les bateaux ou batelets au dessous de 10 mètres, paieront, quelle que soit la nature de leur chargement, *cinquante centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-



Pour la navigation descen
mer, la perception se fera con
suit, savoir :

Les navires chasse-marées
gabares, et en général tous le
soit la nature de leur chargem
neau *sept centimes*.

Les bâtimens étrangers p
times.

Le même droit sera payé en

Ne sont assujettis à aucun
cheurs, et ceux employés po
d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieron
cas de fraction, le centime ent

Pour la navigation descenda
de la Sèvre-Nantaise à son emb
la perception se fera conformé

Les toues, gabares, et en

cheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Traitement du Receveur et du Contrôleur.

3. Il y aura, dans le bureau établi à Nantes, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur, cinq centimes par franc; et au contrôleur, trois centimes par franc.

Versemens.

4. Les produits de la perception seront, par le receveur du bureau de Nantes, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Loire-Inférieure.

Traitement du Receveur-général.

5. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens. Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau

Braunau, Haute-Autrich
(1er novembre 1805.

Nota. On a marqué d'un * les ri
qui ne dépendent plus du territoire

TITRE PREM

De la composition du bas

Art. 1er. La Meuse et les r
fleuve, formeront un seul bas
bassin de la Meuse.

Les rivières affluentes à la M
* l'Ourthe et la * Roër.

L'Ourthe a pour affluents
* Vesdre.

TITRE I

Le premier arrondissement, attribué au préfet du département des Ardennes, comprend la Meuse, depuis Verdun jusqu'à Givet inclusivement : chef-lieu, *Mézières*.

Le deuxième arrondissement, attribué au préfet de Sambre-et-Meuse, comprend 1° *la Meuse, depuis Givet exclusivement, jusqu'à Huy inclusivement; 2° la Sambre, depuis le point navigable jusqu'à celui où elle se jette dans la Meuse, à Namur : chef-lieu, *Namur*.

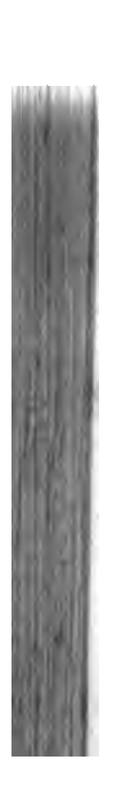
Le troisième arrondissement, attribué au préfet de l'Ourthe, comprend 1° *la Meuse, depuis Huy exclusivement, jusqu'à Maëstricht exclusivement; 2° *l'Ourthe et ses affluens, depuis le point navigable jusqu'à celui où elle se jette dans la Meuse, à Liége : chef-lieu, *Liége*.

Le quatrième arrondissement, attribué au préfet de la Meuse inférieure, comprend 1° *la Meuse, depuis Maëstricht inclusivement, jusqu'aux frontières de la Hollande; 2° *la Roër, dans toute son étendue : chef-lieu, *Maëstricht*.

TITRE II.

De la Perception.

3. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception du droit de navigation sur le bassin de la Meuse, et les lieux où les bureaux devront être



sur ce bassin, aucun droit,
soit, et ce, conformément a
titre II de la loi du 28 ma
et 8 de la loi du 25 août 17
prairial an XI.

5. Le service des pertuis,
cutera par des individus à ce
sera pris sur les produits du

6. Il est interdit aux éclu
titution, de percevoir aucu
la manœuvre des écluses.

7. Les meuniers ne pou
pour faire le service des écl

TITRE

Des modérations

8. Ne paieront que la

3°. Ceux chargés uniquement de sables, de cendres, de fumiers et d'engrais de toute espèce.

9. Sont exempts de tous droits,

1°. Les bateaux faisant partie des flottilles impériales, et ceux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps;

2°. Les bateaux pêcheurs, ceux servant uniquement à traverser les rivières d'un bord à l'autre, et les bateaux suivans, contenant uniquement les agrès nécessaires à la navigation;

3°. Les bateaux chargés d'engrais et de grains en gerbes pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant et revenant à vide dans cette même étendue;

4°. Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation.

TITRE V.

De la Recette.

10. La recette du droit de navigation sur le bassin de la Meuse sera faite par l'administration de la régie des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et distinctement au trésor public.



Braunau, Haute-
(1er novembr

PREMIER ARR

Chef-lieu,

Bureaux d

Art. 1er. Il sera établi
arrondissement du bassin
pour la perception du dr
la loi du 30 floréal an X.

Premier

2. Le premier bureau s
Le droit de navigation

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 40 centimètres et au-dessous, paieront *soixante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 40 centimètres exclusivement, jusqu'à 2 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *un franc quatre-vingt-dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *quatre francs quarante centimes.*

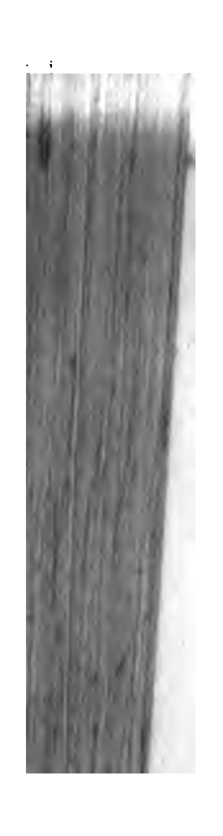
Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 40 centimètres inclusivement, paieront *six francs vingt-cinq centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *sept francs cinquante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *huit francs soixante-quinze centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *dix francs.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paie-



3. Le deuxième bur

Le droit de navigat pour la navigation des Stenay jusqu'à Sedan, en remontant, sans avo ni à celui de débarquer

La perception s'y fer suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en mètres et au-dessous, pa

Les bateaux ayant e 40 centimètres exclusive centimètres inclusivemen *centimes.*

Les bateaux ayant en 70 centimètres exclusive centimètres inclusivemen *soixante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *quatre francs cinquante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *cinq francs vingt-cinq centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *six francs.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paieront, par 30 centimètres de longueur, *dix centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Mézières.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de la Meuse depuis Sedan jusqu'à Mézières ; et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 40 centimètres et au-dessous, paieront *trente centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres



centimes.

Les bateaux ayant
10 centimètres exclus
centimètres inclusiven

Les bateaux ayant
40 centimètres exclus
centimètres inclusiver
soixante centimes.

Les bateaux ayant
70 centimètres exclusi
centimètres inclusivem
vingt centimes.

Les bateaux ayant e
10 centimètres exclusiv
centimètres et au-dess
quatre-vingts centimes.

Les flottes, bois flott
ront, par 30 centimètres

Le même droit sera pa

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de la Meuse depuis Mézières jusqu'à Fumay, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir,

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 40 centimètres et au-dessous, paieront *soixante-dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 2 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *deux francs trente centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *cinq francs vingt centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 12 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 40 centimètres inclusivement, paieront *six francs quatre-vingt-dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *huit francs trente centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10

centimètres inclusivement, paieront *neuf francs quatre-vingts centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *onze francs cinquante centimes.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paieront, par 30 centimètres de longueur, *quinze centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Cinquième bureau.

6. Le cinquième bureau sera placé à Givet.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de la Meuse depuis Fumay jusqu'à Givet, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 40 centimètres et au-dessous, paieront *trente-cinq centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 2 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *un franc vingt centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres

70 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *deux francs soixante-dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 10 centimètres exclusivement, jusqu'à 3 mètres 40 centimètres inclusivement, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *quatre francs trente centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *cinq francs dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *six francs.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paieront, par 30 centimètres de longueur, *dix centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

7. Les coches d'eau, voitures d'eau, et autres bâtimens destinés uniquement à transporter des voyageurs, paieront *cinq francs* par bureau.



Art. 1er. Il sera établi d
arrondissement du bassin
pour la perception du d
rieure, créé par la loi du

Premier

2. Le premier bureau se
Le droit de navigation
pour la navigation descend
Givet jusqu'à Dinant, et
en remontant, sans avoir
ni à celui de débarquement
La perception s'y fera c
suit, savoir :
En descendant,
Les bateaux ayant en la
timètres et au-dessous, paie

40 centimètres exclusivement jusqu'à 2 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *un franc.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 70 centimètres exclusivement, jusqu'à 3 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *deux francs vingt-cinq centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 40 centimètres inclusivement, paieront *trois francs.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *quatre francs vingt-cinq centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *cinq francs.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paieront, par 30 centimètres de longueur, *huit centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Maubeuge sur la Sambre.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau



En descendant,

Les bateaux ayant en larg
mètres et au-dessous, paiero

Les bateaux ayant en larg
tres 65 centimètres, paieron

Le même droit sera payé

Troisième

4. Le troisième bureau s
sur la Sambre (1).

---

(1) Ordonnance du Roi *qui mod*
à percevoir sur l

Au château des

La perception du droit de navi
par les décrets du 10 brumaire an
rompue pour la partie de cette ri

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de la Sambre depuis Maubeuge jusqu'à Charleroi, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 65 centimètres et au-dessous, paieront *cinq francs soixante-quinze centimes*.

Les bateaux ayant en largeur au-dessus de 2 mètres 65 centimètres, paieront *onze francs cinquante centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Namur (1).

---

que *deux francs quatre-vingts centimes* en remontant et en descendant.

Les bateaux de la largeur au-dessous de 2 mètres 65 centimètres tarifés à cinq francs soixante-quinze centimes, ne paieront qu'*un franc quarante centimes* en remontant et en descendant.

Lorsque ces bateaux seront vides, ils ne paieront que la moitié du droit fixé ci-dessus.

(1) Ce bureau ne fait plus partie de la France.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de la Sambre depuis Charleroi jusqu'à Namur, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 65 centimètres et au-dessous, paieront *six francs*.

Les bateaux ayant en largeur au-dessus de 2 mètres 65 centimètres, paieront *douze francs*.

Le même droit sera payé en remontant.

2°. Pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Dinant jusqu'à Namur, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2 mètres 40 centimètres et au-dessous, paieront *trente-cinq centimes*.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 2 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *un franc dix centimes*.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 10

centimètres inclusivement, paieront *deux francs cinquante centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 10 centimètres exclusivement, jusqu'à 3 mètres 40 centimètres inclusivement, paieront *trois francs trente centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 40 centimètres exclusivement jusqu'à 3 mètres 70 centimètres inclusivement, paieront *trois francs quatre-vingt-quinze centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 3 mètres 70 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 10 centimètres inclusivement, paieront *quatre francs soixante-dix centimes.*

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *cinq francs cinquante centimes.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois, paieront, par 30 centimètres de longueur, *dix centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Cinquième bureau.

6. Le cinquième bureau sera placé à Huy (1).

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau

(1) Ce bureau ne fait plus partie de la France.



En descendant,

Les bateaux ayan
mètres et au-dessou
times.

Les bateaux ayan
40 centimètres exclu
centimètres inclusive
rante centimes.

Les bateaux ayant
70 centimètres exclu
centimètres inclusiven

Les bateaux ayant
10 centimètres exclu
centimètres inclusiven
dix centimes.

Les bateaux ayant
40 centimètres exclusi
centimètres inclusivem
quatre-vingt-quinze ce

Les bateaux ayant en largeur depuis 4 mètres 10 centimètres exclusivement jusqu'à 4 mètres 30 centimètres et au-dessus, paieront *six francs quatre-vingt-dix centimes.*

Les flottes, bois flottans et trains de bois paieront, par 30 centimètres de longueur, *douze centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

7. Les coches d'eau, voitures d'eau, et autres bâtimens destinés uniquement au transport des voyageurs, paieront *cinq francs* par bureau.

8. Les bateaux venant de la Hollande seront assujettis aux mêmes droits que les bateaux français.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, LIÉGE.

Nota. Le tarif de cet arrondissement ne s'applique qu'à des parties de navigation maintenant étrangères à la France ; c'est pourquoi on ne le donne pas ici.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, MAESTRICHT.

(Même observation que ci-dessus.)

VIII. BASSIN DE LA MOSELLE.

DÉCRET ***qui établit le droit de navigation sur le bassin de la Moselle, et règle le mode de perception.***

Au quartier de Berlin, le 12 novembre 1806.

Art. 1er. La Moselle et les rivières y affluentes formeront un seul bassin, sous le nom de *bassin de la Moselle.*

Les affluents de la Moselle sont la Meurthe, la Sarre et la * Sure.

2. Il sera établi six bureaux pour la perception des droits de navigation sur le bassin de la Moselle.

Ces bureaux sont Metz et Sierck, sur la Moselle supérieure; Sarrebourg (1) sur la Sarre; Trèves (1), Berncastel (1), Kochem (1), sur la Moselle inférieure.

3. Le droit de navigation sera perçu au bureau de Metz,

1°. Pour toute la navigation descendante et remontante de la Meurthe, depuis le point navigable jusqu'à son embouchure, et pour celle descendante

---

(1) Ce bureau ne fait plus partie de la France.

et remontante de la Moselle, depuis le point navigable jusqu'à Metz ;

2°. Pour la navigation descendante de la Moselle, de Metz à Sierck, ou points intermédiaires.

Le bureau de Sierck percevra pour la navigation descendante de Sierck à Trèves, ou points intermédiaires, et pour la navigation remontante de Sierck à Metz, ou points intermédiaires (1).

Les bateaux sortant de la Sure, et remontant la Moselle jusqu'à Sierck, acquitteront à ce bureau le droit dû pour la remonte de Trèves à Sierck.

Le bureau de Sarrebourg percevra pour toute la navigation descendante et remontante de la Sarre.

Le bureau de Trèves percevra pour la navigation descendante de Trèves à Berncastel, ou points inter-

---

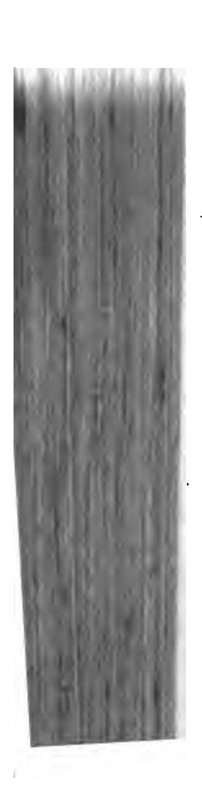
(1) Ce bureau a été transféré à Thionville par Ordonnance du Roi du 21 août 1816, dont la teneur suit :

Art. 1er. Le bureau établi à Sierck par le décret du 12 novembre 1806 pour la perception du droit de navigation de la Moselle est transféré à Thionville.

2. Le droit qui, d'après le même décret, se percevait pour la navigation montante et descendante de Sierck à Metz est coupé par moitié.

Une moitié sera perçue pour la remonte et la descente des bateaux depuis Sierk jusqu'à Thionville ;

Et l'autre moitié sera perçue également pour la remonte et la descente des bateaux depuis Thionville jusqu'à Metz.



ils se rendront dir
remontent au-dess
ou points interméd
pour le parcours
Trèves à Sierck.

Les bateaux vena
droit pour le parcou
chure de la Sarre ju
teurs seront tenus
bureau de la quittan
le receveur de celui
justification, ils acqu
cours de la Moselle,

Les bateaux parta
directement dans la
pour le parcours de la
Trèves jusqu'à l'embo
bateaux s'élèvent au
et qu'ils remontent i

intermédiaires, et pour la navigation remontante de Berncastel à Trèves, ou points intermédiaires.

Le bureau de Kochem percevra,

1°. Pour la navigation descendante de Kochem à Coblentz, et points intermédiaires;

2°. Pour la navigation remontante de Coblentz à Kochem, et points intermédiaires;

3°. Pour la navigation remontante de Kochem à Berncastel, et points intermédiaires.

4. Le droit de navigation sur le bassin de la Moselle sera perçu conformément au tarif qui suit:

En descendant,

Le plâtre, la chaux, la pierre à bâtir, paieront par mille kilogrammes, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *deux centimes.*

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *trois centimes.*

L'ardoise par cinq rames, la meule et la queue, paieront par mille kilogrammes, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *cinquante centimes.*

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *soixante-quinze centimes.*

La paille, le foin et le regain, paieront par cent kilogrammes, dans chacun des bureaux de Metz, Sierk et Sarrebourg, *deux centimes.*

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *trois centimes.*

Le charbon de terre, la mine, le sable, la terre de



ier, le fer en gueuse, la craie
paieront par cent kilogramm
bureaux de Metz, Sierck et Sa

Dans chacun des bureaux d
Kochem, *quinze centimes*.

Le sel paiera par cent kilo
des bureaux de Sarrebourg,
Kochem, *dix centimes*.

Toutes les autres espèces d
dises, à l'exception des boi
question, paieront par cent k
cun des bureaux de Metz, Sie
centimes.

Dans chacun des bureaux
et Kochem, *trente centimes*.

Il sera payé par chaque
d'arbres, sans distinction d
savoir :

Pour les bois blancs en
frêne et autres de cette natu

Pour les bois espèce de chêne, orme, charme, noyer, hêtre et autres de cette nature, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *douze centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *quinze centimes*.

Il sera payé par chaque dix mètres en longueur de planche, savoir :

Pour les planches de sapin, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *deux centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *trois centimes*.

Pour les planches en chêne, et de toutes sortes, autres que celles en sapin, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *trois centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *quatre centimes*.

Pour chaque stère de bois de chauffage et perches, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *six centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *huit centimes*.

Pour échalas, par mille pièces, dans chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *quatre centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *six centimes*.

Pour douves et merrain, par mille pièces, dans

chacun des bureaux de Metz, Sierck et Sarrebourg, *vingt centimes*.

Dans chacun des bureaux de Trèves, Berncastel et Kochem, *trente centimes*.

5. Il ne sera perçu pour la remonte de la Moselle, de la Sarre et de la Meurthe, que la moitié des droits portés au tarif ci-dessus.

Le sel ne paiera également à la remonte, aux bureaux de Sierck et Metz, que la moitié du droit exigé à la descente, dans les bureaux de Sarrebourg, Trèves, Berncastel et Kochem.

6. En vertu de l'article précédent, il ne sera perçu au bureau de Trèves, pour les bateaux et trains remontant la Moselle et se rendant à Sierck, ou points intermédiaires, que la moitié du droit fixé pour la descente de cette rivière de Sierck à Trèves.

7. La perception des droits portés au tarif n'aura lieu pour la navigation descendante et remontante de la Meurthe et celle descendante et remontante de la Moselle, depuis son point navigable jusqu'à Metz, qu'après la construction de l'écluse projetée sur ce point.

8. Sont exempts de tout droit,

1°. Les bateaux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps;

2°. Les bateaux pêcheurs et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre;

3°. Les bateaux destinés au service des travaux de la navigation ;

4°. Les bateaux chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbes, pour le compte des propriétaires ou fermiers, dans l'étendue seulement de leur exploitation.

9. Les bateaux à vide paieront à chaque bureau un droit fixe de *quatre francs* pour les bateaux de vingt-cinq mètres de longueur et au-dessus, et de *deux francs* pour les bateaux au-dessous de vingt-cinq mètres.

10. A dater du jour de la mise en activité du droit de navigation sur le bassin de la Moselle, cessera la perception de tous les droits de navigation actuellement établis dans l'étendue de ce bassin, en vertu des lois, arrêtés ou usages contraires au présent décret.

11. Sur toute embarcation naviguant sur la Moselle et affluens, on inscrira dans un lieu apparent, et en caractères distincts et bien lisibles, le nom de ladite embarcation, celui du lieu où réside la personne à qui elle appartient, le nombre de quintaux de dix myriagrammes qu'elle est susceptible de porter.

Il est accordé six mois, à compter du jour de l'établissement du droit, pour remplir cette formalité ; cette époque passée, toute embarcation pour laquelle elle n'aura pas été remplie, paiera une amende de *douze francs*.

12. Tous les conducteurs de bateaux ou barques

naviguant sur la Moselle, seront tenus d'avoir une lettre de voiture qui contiendra :

1°. Le nom de l'embarcation ;

2°. Les noms et domicile du propriétaire de ladite embarcation ;

3°. Ceux du batelier chargé de la conduire ;

4°. L'énumération et la désignation des espèces, quantités et poids des marchandises qui y sont chargées.

Cette lettre de voiture sera rédigée et signée dans le lieu où l'embarcation sera chargée, et avant son départ. Dans le cas où cette lettre de voiture contiendrait une fausse déclaration, il sera payé par le conducteur du bateau une amende égale au double du montant du droit dû pour la quantité et les espèces de marchandises non déclarées, indépendamment du droit principal dû pour ces mêmes marchandises.

Si le conducteur d'une embarcation vient à y charger, dans le cours de son trajet, des denrées ou marchandises, il en sera fait mention, par supplément, à la suite de la lettre de voiture, et non à la marge ni en interligne, le tout sans blanc ni intervalle.

13. Les dispositions de l'article précédent sont applicables aux trains de bois et radeaux, dont les conducteurs seront également tenus, sous les mêmes peines en cas de fausses déclarations, d'avoir des lettres de voiture qui indiqueront le lieu où les trains de bois ou radeaux auront été formés, les autres

trains qu'on y aura réunis, l'espèce et la quantité des bois dont ils sont composés, et les marchandises d'autre nature qu'on aurait mises sur ces trains ou radeaux.

Les denrées ou marchandises qui doivent payer au poids, et qui seront chargées sur des trains ou radeaux, y seront laissées à découvert.

Défenses sont faites aux conducteurs de cacher ou placer lesdites denrées ou marchandises dans l'intérieur, sous peine d'une amende égale au triple du montant du droit de navigation qu'ils auraient supporté, outre le paiement dudit droit.

14. Les conducteurs de bateaux, trains ou radeaux, ne pourront passer devant un bureau sans y acquitter le droit, dont il leur sera délivré une quittance.

Ils seront tenus, dans chaque bureau, de justifier de la quittance qui leur aura été délivrée dans le bureau précédent; à défaut de cette justification, ils paieront une amende égale au double du montant du droit dû pour la totalité de leurs chargemens.

15. Afin de faciliter la perception du droit de navigation, il sera dressé, 1°. un tableau comparatif et approximatif du poids des objets susceptibles d'être embarqués ;

Ce tableau présentera, en kilogrammes, le poids de chacun de ces objets, rapportés à la mesure, au compte, au mètre cube, ou à tout autre mode usité dans le commerce ;

2°. Un tableau rapportant au poids, comme ci-dessus, les mesures en usage, pour les grains et autres matières sèches, qu'on n'est pas dans l'usage de peser;

3°. Un tableau énonciatif de ce que pèsent, étant remplies de vin, d'eau-de-vie, vinaigre, bière, huile, poix, goudrons, etc., les différentes espèces de futailles en usage sur la Moselle.

Ce tableau indiquera le poids de chacune de ces futailles, en kilogrammes, sans fractions.

Les bureaux seront pourvus de verges, de jauges, pour vérifier si les futailles sont de l'espèce de celles indiquées par le tableau dont il vient d'être question; et, dans le cas où elles excéderaient la capacité prévenue, le droit sera perçu sur l'excédant.

16. La recette du droit de navigation intérieure, sur le bassin de la Moselle, sera faite par l'administration des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et distinctement au trésor public.

Il ne sera fait, par les employés de l'administration des droits réunis, aucune perception qu'elle ne soit mentionnée au bas de la lettre de voiture, et que de plus il n'en soit délivré une quittance particulière aux conducteurs des bateaux, trains ou radeaux.

IX. BASSIN DE L'ORNE.

DÉCRET *concernant le bassin de l'Orne, et le droit de navigation sur les rivières dont il est composé.*

Au quartier-général de Strasbourg, le 8 vendémiaire an XIV. (30 septembre 1805.)

Art. 1er. La rivière d'Orne et celles de la Dive et de la Toucques formeront un seul bassin de navigation sous le nom *de bassin de l'Orne.*

2. Le bassin de l'Orne, attribué au préfet du Calvados, se compose,

1°. De l'Orne, depuis le point navigable jusqu'à celui où cette rivière se jette dans la mer;

2°. De la Dive, depuis le point navigable jusqu'à celui où elle se jette dans la mer;

3°. De la Toucques, depuis le point navigable jusqu'à celui où elle se jette dans la mer.

3. Il sera établi deux bureaux pour la perception du droit de navigation sur le bassin de l'Orne.

Le tarif en vertu duquel devra se faire cette perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par un décret spécial.

4. La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de l'Orne, sera faite par l'administration générale des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et distinctement au trésor public.

DÉCRET *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation sur le bassin de l'Orne.*

Strasbourg, 8 vendémiaire an XIV. (30 septembre 1805.)

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du seul arrondissement dont se compose le bassin de l'Orne, deux bureaux pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier Bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Caen.

Le droit de navigation sera perçu au passage de ce bureau, pour la navigation descendante à partir de Caen, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard à la distance parcourue ou à parcourir.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit :

Savoir, pour remonter la rivière d'Orne, depuis son embouchure jusqu'à Caen :

Tout navire portant gouvernail ou mâture, venant des ports de la Manche situés entre Granville et Dieppe inclusivement, paiera *cinq centimes* par tonneau.

Tout navire venant des ports au-delà de Granville

et Dieppe, jusqu'à Ostende et Bayonne inclusivement, paiera *huit centimes* par tonneau.

Tous les bâtimens venant de la Méditerranée, et de long cours, paieront *quinze centimes* par tonneau.

Tous les navires étrangers paieront *vingt centimes* par tonneau.

Les mêmes droits seront payés pour la descente de l'Orne, depuis Caen jusqu'à la mer.

Les mêmes droits seront également payés, quel que soit le chargement des navires, et quand bien même ils seraient sur leur lest.

Deuxième Bureau.

Le deuxième bureau sera établi à Toucques.

Le droit de navigation sera perçu au passage de ce bureau, pour la totalité de la navigation de la rivière de Toucques, depuis l'endroit où elle commence à être navigable, sans avoir égard à la distance parcourue ou à parcourir.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit :

Tous les bâtimens au-dessus de trente tonneaux, et qui sont déjà assujettis aux droits et demi-droits de tonnage, paieront *cinq centimes* par tonneau.

Les bâtimens de trente tonneaux et au-dessous, non assujettis aux droits et demi-droits de tonnage, paieront *dix centimes* par tonneau.

Les bateaux dits *gabares* paieront également *dix centimes* par tonneau.

Ces droits seront payés à la remonte et à la descente.

Ces mêmes droits seront également payés, quelle que soit la nature des chargemens des bâtimens ou gabares, et quand bien même ils seraient sur leur lest.

Sont exempts de tous droits :

1°. Les bâtimens faisant partie des flotilles impériales, et ceux appartenant à l'Etat, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps ;

2°. Les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser les rivières d'un bord à l'autre ;

3°. Les bateaux destinés au service des travaux de la navigation ;

4°. Les bateaux chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbes pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leur exploitation, et ces mêmes bâtimens allant ou revenant à vide dans cette même étendue.

3. Les produits des droits seront, par les receveurs des bureaux de Caen et de Toucques, versés entre les mains du directeur des droits réunis du département du Calvados, à Caen.

X. BASSIN DU RHIN.

ARRÊTÉ *du préfet du département du Bas-Rhin.*

Du 18 juin 1821.

Nous, maître des requêtes au conseil d'état, commandeur de l'ordre royal de la Légion d'honneur, préfet du département du Bas-Rhin :

Vu la convention conclue le 25 août 1820, entre les commissaires de S. M. le roi de France et ceux de S. A. R. le grand-duc de Bade, pour l'établissement de l'octroi de la navigation du Rhin sur la partie du fleuve comprise entre Strasbourg et Bâle;

Vu l'article 10 de cette convention, portant:

« L'octroi de navigation sur le Rhin, tel qu'il existe » depuis Strasbourg jusqu'aux frontières du royaume » des Pays-Bas, pourra, pour l'exécution de l'art. 5 » de la convention de Vienne, de 1815, être mis » en activité sur la partie entre Strasbourg et Bâle, » le quinzième jour qui suivra l'échange de la ra- » tification des présentes conventions ; et, dans le » cas où cette ratification serait retardée ou refusée » de la part d'une des hautes parties contractantes, » il pourra être libre à l'autre de faire commencer » sur-le-champ, de sa propre autorité, et pour son » privé compte, à partir du 15 septembre prochain,

» la perception basée sur les articles 3 et 6 de la » convention de 1815; »

Vu la lettre de S. Exc. le ministre des finances, par laquelle il nous charge d'assurer sans délai l'exécution du traité du 25 août 1820;

Vu la lettre de M. l'inspecteur-général des contributions indirectes à Strasbourg, dans laquelle il observe que la convention du 25 août 1820 ayant été ratifiée par Sa Majesté dans le mois d'octobre suivant, rien ne peut s'opposer à l'exécution des dispositions qu'elle renferme; en conséquence, il nous invite à prendre des mesures pour que la perception de l'octroi de navigation soit immédiatement mise en activité au bureau français qui doit être établi près du grand pont du Rhin vis-à-vis Kehl;

ARRÊTONS :

1°. La perception de l'octroi de navigation sur le Rhin, entre Strasbourg et Bâle, aura lieu pour le compte du gouvernement français, dans le bureau établi à cet effet, à dater du 1er juillet prochain.

2°. Cette perception s'opérera d'après les règles tracées et suivant les fixations du droit déterminées par les articles 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 et 47 de la convention signée à Mayence le 25 août 1820, et ratifiée par le gouvernement français.

3°. Conformément à l'article 13 du traité dont s'agit, le bureau français sera placé près du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl.

4°. Pour assurer l'exacte observation des règles établies par la convention du 25 août, tant par rapport aux formalités à observer dans les cas déterminés, que pour la police de la navigation, la quotité du droit à percevoir, et les devoirs et obligations imposés aux employés et bateliers attachés au service de la perception, ladite convention sera transcrite à la suite du présent arrêté, qui sera imprimé dans les deux langues, et affiché dans les lieux accoutumés, et spécialement dans le bureau de perception.

Expédition de cet arrêté sera adressée à M. le commissaire du roi près la commission centrale de navigation à Mayence, à la chambre de commerce de Strasbourg, à M. le directeur des douanes de la même ville, et à M. l'inspecteur-général des contributions indirectes, chargé d'en assurer l'exécution en ce qui le concerne.

Fait à Strasbourg, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an susdits.

Signé MALOUET.

COPIE *de la Convention sur l'établissement de deux bureaux d'octroi de navigation du Rhin, entre Bâle et Strasbourg.*

Les commissaires près la commission centrale de la navigation du Rhin, nommés pour l'exécution des

articles 10 et 11 de la convention signée à Vienne le 24 mars 1815, par S. M. le roi de France d'une part, et S. A. R. le grand-duc de Bade de l'autre;

Considérant que l'exécution de l'article 5 de la convention précitée, en ce qui concerne l'établissement des bureaux entre Strasbourg et Bâle, ne dépend ni de l'émanation du règlement prescrit par l'article 32 du même traité, ni de celle de l'instruction intérimaire dont il est fait mention dans l'article 31;

Considérant enfin qu'il importe à leurs cours respectives de former promptement cet établissement, qui doit contribuer essentiellement à donner une plus grande activité à cette partie du fleuve trop long-temps négligée;

Sont convenus des points et articles suivans :

Art. 1er. La navigation entre Bâle et Strasbourg sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à tout batelier muni d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de son souverain respectif, et visée par la commission d'administration provisoire à Mayence.

2. Les douanes des deux rives n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, en restent séparées, et il leur sera expressément recommandé de ne mettre aucune entrave à la navigation : en conséquence, tout batelier, dès qu'il aura quitté les bords du fleuve, jouira d'une liberté pleine et entière, et ne pourra, dans sa route, et avant d'être

arrivé au lieu de débarquement, être assujetti à aucune autre visite qu'à celle des employés de la navigation, à moins qu'ayant *commencé* des versemens frauduleux, il ne cherchât à fuir sur le fleuve; dans lequel cas les employés des douanes pourront exercer à son égard toutes les mesures de répression et toutes autres dispositions qui sont en pratique sur les autres parties du fleuve; mais ils seront obligés d'en donner en même temps connaissance au bureau de navigation le plus proche du lieu où aura commencé le versement frauduleux.

3. Dans le cas où, pour cause de vent, d'avarie, de périls imminens, ou pour tout autre évènement, un batelier quelconque serait forcé de stationner ou relâcher sur un point de l'une des deux rives au-delà de vingt-quatre heures, il devra en prévenir sur-le-champ le bureau des douanes le plus voisin, et lui représenter son manifeste, feuille de chargement, et recevoir, suivant que les circonstances l'exigeront, un ou plusieurs préposés à bord, auxquels il ne sera tenu de donner qu'une place au feu.

4. Si le déchargement de l'embarcation est jugé indispensable, ce qui sera constaté au moyen d'un procès-verbal dressé par l'autorité civile de la commune la plus voisine, par un employé du bureau de navigation le plus prochain, appelé à la diligence du batelier, et par le préposé placé à bord, ce déchargement s'effectuera sans retard, et provisoirement sur le bord du rivage où l'embarcation aura été

amarrée. Mais aucun des collis ne pourra être enlevé que sur la permission du chef du bureau des douanes et en présence d'un préposé qu'il déléguera.

5. Les marchandises ainsi débarquées seront transportées sous l'escorte des préposés dans un magasin de la commune où se trouvera établi le bureau des douanes, pour être déposées, et pris les mesures que leur conservation nécessitera.

6. Le loyer du magasin où les marchandises auront été déposées, sera avancé par le batelier et remboursé par les propriétaires de ces mêmes marchandises; ce magasin, qui offrira sûreté et solidité pour la conservation des marchandises, sera fermé à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du batelier et l'autre entre celles du receveur des douanes.

7. Le procès-verbal de déchargement, auquel seront annexés le manifeste, feuille de chargement et les lettres de voiture, servira d'inventaire desdites marchandises, et sera remis contre récépissé au receveur de la douane; il est libre au batelier de se faire délivrer copie du tout.

8. La sortie des marchandises déposées au magasin, qui devra avoir lieu aussitôt que les obstacles de la navigation ou les causes de l'avarie auront cessé, sera constatée par un procès-verbal dressé et signé par les préposés de la douane et le batelier.

9. Dans les cas où les causes qui retarderaient la navigation ou le départ des marchandises, se prolongeraient de manière à faire désirer aux propriè-

taires de les retirer du magasin, celles dont l'entrée dans l'intérieur de l'État sur le territoire duquel elles se trouvent, ou dont le transit n'est pas prohibé, pourront être extraites partiellement et admises à circuler ou à transiter, après toutefois que les droits d'entrée ou de transit auront été acquittés suivant les tarifs existans de la douane.

10. L'octroi de navigation sur le Rhin, tel qu'il existe depuis Strasbourg jusqu'aux frontières du royaume des Pays-Bas, pourra, pour l'exécution de l'article 5 de la convention de Vienne de 1815, être mis en activité sur la partie entre Strasbourg et Bâle, le quinzième jour qui suivra l'échange de la ratification des présentes conventions; et dans le cas où cette ratification serait retardée ou refusée de la part d'une des hautes parties contractantes, il pourra être libre à l'autre de faire commencer sur-le-champ, de sa propre autorité et pour son privé compte, à partir du 15 septembre prochain, la perception basée sur les articles 3 et 6 de la convention de 1815.

11. Les hautes parties contractantes prennent l'engagement formel de ne grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par la présente convention, sous quelque dénomination ou prétexte que ce puisse être; mais, sous la dénomination d'impositions qui affecteraient la navigation, ne sont pas comprises les douanes que chaque État a la faculté d'établir ou de conserver sur son territoire, et par lesquelles il peut faire lever des droits à son

profit sur les marchandises qui, par le Rhin, entrent dans son territoire ou en sortent.

12. Quiconque se permettrait de percevoir sur la navigation du Rhin un autre droit que celui fixé par la présente convention, sera poursuivi et puni comme concussionnaire, et les droits indûment perçus seront remboursés.

Il en sera de même contre celui qui apporterait un obstacle quelconque au libre passage des hommes et animaux employés à la manœuvre des bateaux sur les chemins de halage des deux rives ou qui percevrait un droit sur ledit passage, soit à l'aller, soit au retour.

13. Il y aura deux bureaux pour la perception du droit de navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Bâle ; l'un de ces deux bureaux sera situé sur le territoire français et l'autre sur le territoire badois.

Le gouvernement français déclare qu'il placera son bureau près du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl.

Le gouvernement badois déclare qu'il placera le sien au Vieux-Brisach.

14. Dans chacun de ces deux bureaux il sera nommé par les gouvernemens respectifs :

Un receveur, un contrôleur, un visiteur.

Et attendu que le service de la navigation du Rhin exige des connaissances particulières qui ne peuvent s'acquérir que par la pratique, il sera de plus

nommé par les gouvernemens respectifs un surnuméraire.

Il sera en outre nommé deux bateliers pour conduire le canot destiné aux visites et aux excursions, et pour faire le service du bureau, ainsi que les commissions et messages; et afin que ces places soient données à des hommes expérimentés, et que par conséquent les employés soient en sûreté lorsqu'ils se feront conduire par eux sur le Rhin, chaque receveur respectif présentera quatre sujets sur lesquels seront choisis les deux canotiers.

15. Les receveurs, contrôleurs, visiteurs et surnuméraires seront installés par le chef de l'administration dans les attributions de laquelle chaque gouvernement respectif placera son bureau: les canotiers seront installés par le receveur du bureau auquel ils seront attachés.

16. Les receveurs, contrôleurs, visiteurs et surnuméraires prêteront, entre les mains de l'autorité judiciaire qui sera désignée par chaque gouvernement, le serment dont la teneur suit:

« Je jure de remplir avec fidélité et exactitude
» les fonctions qui m'ont été conférées en qualité
» de.... par mon souverain, et d'exécuter avec
» ponctualité les ordres et instructions qui me se-
» ront donnés touchant lesdites fonctions, soit par
» la commission centrale, soit en son nom par la
» commission d'administration provisoire, et de ne
» percevoir ni faire percevoir, soit en argent, soit en

» nature, rien au-delà des tarifs fixés par le présent
» règlement. »

Les canotiers prêteront ce serment entre les mains de chaque receveur. Copies de ces prestations seront adressées par chaque receveur, tant à la commission centrale, par l'intermédiaire de la commission d'administration provisoire, qu'à l'administration riveraine dont il est fait mention à l'article 15.

17. Tous ces employés sont simultanément soumis aux autorités désignées dans l'article précédent: mais dans le cas de prévarication, d'inconduite ou d'insubordination, ils ne pourront être destitués ou suspendus que par l'autorité riveraine, sur le rapport circonstancié et accompagné de pièces probantes qui lui sera adressé par la commission centrale, ou, en son nom, par la commission d'administration provisoire pour les receveurs, contrôleurs, visiteurs et surnuméraires, et par les receveurs pour les canotiers.

18. Les receveurs jouiront dans chacun de ces bureaux, d'un traitement fixe de 2400 francs; il leur sera en outre fourni *gratis* un emplacement pour leur bureau à la proximité du fleuve.

19. Les contrôleurs jouiront d'un traitement fixe de 1800 francs.

20. Les visiteurs jouiront d'un traitement fixe de 1500 francs.

21. Les surnuméraires n'auront aucun traitement fixe; mais il leur sera alloué la moitié des traitemens

fixes et remises dévolus à l'emploi qu'ils seront chargés de remplir par *interim*, et dans le cas que l'absence du titulaire se prolongerait au-delà de quinze jours.

Ils jouiront en outre, exclusivement à toutes autres personnes, de la faculté de rédiger les manifestes et déclarations des bateliers et flotteurs (si mieux n'aiment ceux-ci les rédiger eux-mêmes), contre une rétribution qui ne pourra excéder un demi-centime par quintal. Ils seront en conséquence obligés de tenir les registres de correspondance, copier tous les états et faire toutes écritures que le service exigera.

Chaque employé aura un droit acquis au grade qui lui est immédiatement supérieur, si ce grade devient vacant, et si l'employé a les capacités suffisantes et offre les garanties nécessaires pour gérer la place à laquelle il doit être promu.

22. Les canotiers jouiront chacun d'un traitement fixe de 600 francs.

23. Il sera en outre prélevé, dans chaque bureau, quatre pour cent sur les recettes, déduction faite préalablement des traitemens fixes et salaires payés aux employés et canotiers. La somme provenant de ce prélèvement sera divisée en quinze parties, et distribuée, sous le nom de remise, de la manière suivante :

Huit parts aux receveurs,

Quatre parts aux contrôleurs,

Trois parts aux visiteurs.

24. L'article 29 de la convention de Vienne stipulant que le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque État riverain en particulier, les employés se conformeront, pour ce qui concerne la retenue sur leurs traitemens et remises, à ce qui leur sera prescrit par l'administration mentionnée dans l'article 15.

25. Au moyen des traitemens, salaires fixes et remises déterminés par les dispositions précédentes pour les receveurs, contrôleurs, visiteurs et canotiers, et conformément au serment dont la formule est rapportée ci-dessus, il est défendu à tous et chacun d'eux d'exiger, demander, recevoir ou retenir à leur profit particulier quoi que ce puisse être, soit en argent, soit en nature, sous aucun prétexte, même comme témoignage d'affection et de reconnaissance, de la part d'aucune personne intéressée à la navigation du Rhin, à peine de privation d'un mois de l'entier traitement pour la première fois, de six mois pour la seconde, et à peine de destitution pour la troisième.

Le surnuméraire, n'ayant pas de traitement, encourra la destitution pour la première faute.

26. Nul ne sera admis à exercer d'emploi dans lesdits bureaux qu'il ne sache parler et écrire la langue allemande.

27. Les individus employés au nouveau bureau de l'octroi du Rhin, entre Bâle et Strasbourg, de-

vront exercer par eux-mêmes les fonctions qui leur seront confiées, et ne pourront se livrer au commerce, sous peine d'être destitués. Ils pourront toutefois exercer tout autre emploi compatible avec leurs fonctions d'employés de l'octroi, si leur gouvernement respectif juge convenable de leur en confier, soit pour améliorer leur sort, même dans le cas où les appointemens de seconde classe leur seraient accordés, soit dans d'autres vues d'économie.

Les fonctions de douaniers, maîtres de grues, de balances publiques et de courtiers de navigation, sont incompatibles avec celles de l'octroi du Rhin.

Les employés ne pourront, sous peine d'être destitués, s'absenter ou se faire suppléer, même pour un court espace de temps, que du consentement par écrit des autorités diverses auxquelles ils seront subordonnés.

28. Les receveurs fourniront, avant d'entrer en exercice, un cautionnement pour sûreté de leur gestion, qui, après avoir été établi suivant les lois et usages des pays respectifs, sera discuté et reçu par l'administration riveraine mentionnée à l'article 15.

29. Les nacelles et les canots de ces bureaux porteront le pavillon de l'État riverain auquel ils appartiennent; mais, pour les désigner comme destinés au service de la navigation, il y sera ajouté le mot *Rhenus*.

30. Les employés de l'octroi de navigation du

Rhin étant obligés, par leurs fonctions, de se présenter pardevant les autorités riveraines, pourront, de même que les autres employés du Rhin conventionnel, porter un uniforme qui les fasse reconnaître, et qui est réglé ainsi qu'il suit :

Habit de drap bleu foncé, de la taille adoptée pour les autres employés de l'État riverain ; veste et culotte blanche, avec boutons portant le mot *Rhenus ;* chapeau à trois cornes, avec une cocarde de l'État riverain, ganse en argent : la broderie sera celle fixée par l'article 89 de la convention de 1804.

31. Sur toute embarcation naviguant sur le Rhin, il sera inscrit, aux deux côtés de la poupe, en caractères distincts et bien lisibles, 1° le nom de ladite embarcation ; 2° celui du domicile du batelier auquel elle appartient ; 3° le nombre de quintaux de cinq myriagrammes formant sa capacité ; et 4° le numéro du registre du procès-verbal de jaugeage géométrique.

Il est accordé un an, à compter de l'ouverture desdits bureaux, pour remplir cette formalité. Cette époque passée, toute embarcation non jaugée, si elle passe devant un desdits bureaux, ou si elle est rencontrée par une nacelle portant le pavillon de la navigation du Rhin, pourra être retenue jusqu'à ce que le batelier ou conducteur ait payé une amende de douze francs. Les deux tiers des amendes de cette espèce appartiendront aux visiteurs, et l'autre tiers

aux canotiers du bureau à la diligence desquels ladite embarcation aura été retenue.

32. Chaque batelier, nacellier ou flotteur naviguant sur le Rhin, devra être muni d'un manifeste ou déclaration qui contiendra :

1°. Son nom et domicile ;

2°. Le lieu du chargement ou de la construction des trains et radeaux ;

3°. Le nom et le numéro d'embarcation, avec la capacité, ou la désignation si les trains et radeaux sont avec ou sans surcharge ;

4°. Le nom du pilote ou contre-maître auquel, en l'absence du propriétaire, la conduite du bateau, train ou radeau est confiée ;

5°. L'énumération et la désignation des espèces, quantités et poids des marchandises qui y sont chargées, ou l'espèce et la quantité des bois dont les trains sont composés.

Les flotteurs devront en outre joindre à leur manifeste un registre du produit cubique de chaque arbre mesuré particulièrement.

Ces manifestes, qui sont rédigés et signés, dans la forme prescrite pour les autres bureaux, au lieu de chargement ou au premier bureau devant lequel l'embarcation ou le train et radeau passe, seront exhibés au passage devant chaque bureau, et il sera fait une récapitulation, signée par le receveur et le contrôleur, de la perception qui aura lieu.

Les employés de la navigation, embarqués dans

une nacelle ou canot portant pavillon du gouvernement, pourront exiger dans leurs excursions en rivière l'exhibition de ces manifestes ou déclarations, des quittances de paiement, de la part de tous conducteurs d'embarcation, trains ou radeaux, en tel endroit du Rhin qu'ils soient rencontrés.

Le principal employé y apposera son visa, sans exiger aucune rétribution quelconque, et fera mention du lieu, du jour et de l'heure.

Il ne sera fait aucune perception par les employés de l'octroi, qu'elle ne soit mentionnée au bas du manifeste des chargemens, et que de plus il n'en soit délivré au conducteur de l'embarcation ou du train et radeau une quittance particulière.

33. Le droit de navigation du Rhin sera perçu dans les bureaux entre Bâle et Strasbourg :

1°. Pour la navigation qui se fait en remontant le Rhin, d'avance, et à raison de la distance à parcourir;

2°. Attendu que la France a déclaré vouloir placer son bureau près du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl, pour celle qui se fait en descendant le Rhin, à raison de la distance parcourue, qui sera toujours comptée au bureau du Vieux-Brisach comme si les bateaux et trains étaient partis de Bâle; et au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, comme s'ils étaient partis du Vieux-Brisach.

Cette différence de perception a été ainsi adoptée, parce qu'afin d'éviter, dans l'intérêt du commerce,

la multiplication des bureaux, il n'en est point établi à la proximité de Bâle.

34. Indépendamment du droit sur les denrées ou marchandises, dont il sera parlé ci-après, il sera perçu, dans chacun de ces deux bureaux, pour chaque embarcation, chargée ou non, du port de cinquante quintaux et au-dessus, un droit de reconnaissance réglé comme il suit,

Pour une embarcation de	50	à	299 quint.	» f.	10 c.
	300	à	599 —	1	»
	600	à	999 —	2	»
	1 000	à	1 499 —	4	»
	1 500	à	1 999 —	6	»
	2 000	à	2 499 —	9	»
	2 500	et	au-dessus	15	»

Ce droit sera perçu jusqu'à ce que l'embarcation ait été jaugée géométriquement, d'après la capacité déclarée par le conducteur, mais vérifiée par les employés.

35. Le système décimal est adopté pour les poids et mesures mentionnés dans le présent règlement et les tarifs y fixés; en conséquence, le mètre servira de mesure de longueur, et le kilogramme pour le poids.

36. Par le mot *quintal* on entendra le poids de 50 kilogrammes, équivalant à l'ancien poids de France dit *de marc*, à 102 livres 2 onces 2 gros et demi; au poids de Cologne, à 106 livres trois quarts,



... poids les mesures d
liquides, ainsi que les ob
publiées par l'ancienne
tion des articles 97, 10
du 15 août 1804.

38. La perception se
en francs et centimes sa
tera un centime pour cel
mes décentimes. Après a
on en réduira le montan
cours légal dans les caiss
est situé le bureau, et le
faculté de payer dans tell
blera, d'après le tarif qui s

Les registres seront ten
en langue allemande; mai
Gouvernement français d
reau le registre du contrôl

39. Les droits de naviga
transportés par le Rhin

mars 1815, peut être calculé en raison de la tance d'un bureau à l'autre, et en proportion de totalité du droit fixé pour la partie du fleuve entre asbourg et les frontières des Pays-Bas, à 2 francs remontant le Rhin, et à 1 franc 33 centimes en scendant, savoir :

1°. En remontant le Rhin,

Au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, dix-huit centimes, ci..... » fr. 18 c.

Au bureau du Vieux-Brisach, dix-huit centimes, ci.............. » 18

Ensemble, trente-six cent., ci... » 36

2°. En descendant le Rhin,

Au bureau du Vieux-Brisach, douze centimes, ci.................. » fr. 12 c.

Au bureau du grand pont du Rhin, vis-à-vis de Kehl, douze centimes, ci.......................... » 12

Ensemble, vingt-quatre centimes, ci........................ » 24

Les parties contractantes n'entendent pas, par la sente fixation, renoncer au droit qu'elles ont lever le tarif au maximum accordé par les articles t 5 de la convention de 1815, si, à l'avenir, elles raient le juger convenable.

4°. Le droit de navigation sur le bois de char-

pente et de construction se percevra au mètre cube, réduit en quintaux, comme ci-après :

Le mètre cube de bois de chêne, orme, frêne, cerisier, poirier, pommier, cormier, paiera à chaque bureau, si c'est en remontant, autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément au tarif ci-dessus n° 1, et si c'est en descendant, autant que quatre quintaux de marchandises, conformément au tarif n° 2.

Le mètre cube de bois de pin, sapin, mélèze, hêtre, tremble, peuplier et érable, aune et autres bois blancs ou résineux, paiera de même, si c'est en remontant, autant qu'un quintal et un quart de marchandises, conformément au tarif n° 1; et si c'est en descendant, autant que deux quintaux, conformément au tarif n° 2.

41. Les yachts, diligences d'eau et autres embarcations destinées expressément au transport des voyageurs, soit qu'ils aient ou non des passagers, paieront le droit de navigation comme s'ils étaient chargés du quart des marchandises qu'il pourraient embarquer en raison de leur tonnage : ainsi un yacht susceptible de porter 400 quintaux de marchandises paiera comme s'il était chargé de 100 quintaux de marchandises, conformément aux tarifs ci-dessus, et ainsi à proportion. Il sera accordé 25 kilogrammes à chaque voyageur.

42. Les bateaux et nacelles de marché destinés au transport d'objets de consommation et des personnes

allant au marché ou en revenant, ne seront soumis au droit de navigation, pour les personnes qui sont à bord, qu'à raison du vingtième de leur capacité : ainsi un bateau susceptible de porter 400 quintaux, paiera pour les personnes comme s'il était chargé de 20 quintaux de marchandises.

Les autres marchandises chargées sur lesdites embarcations seront en outre soumises aux droits fixés par les deux tarifs ci-dessus.

43. Aucun objet transporté par le Rhin, de quelque nature et destination qu'il soit, ne passera devant le bureau de navigation en exemption totale des droits; mais, pour l'avantage de l'agriculture et de l'industrie des pays riverains, les hautes parties contractantes sont convenues de réduire au double droit de reconnaissance, au vingtième et au quart du droit les objets ci-après dénommés.

44. Seront soumis au double droit de reconnaissance les terres à pots, à pipe, à foulon, pierres à bâtir, sables et graviers, pavés pour les rues et chemins, engrais et amendemens pour les terres, tels que fumiers, marne, fascines à épis, lait et beurre frais, œufs et volailles, fruits et légumes frais, racines, comestibles, cendres lessivées, pailles ou chaumes.

Ainsi, un bateau chargé de 50 à 299 quintaux de l'un de ces objets, paiera pour le droit d'octroi 20 centimes, et ainsi à proportion, indépendamment du droit de reconnaissance, d'après le tonnage du bateau.



suivans :

Plâtre et chaux, bri(
ciment provenant de tu
poterie commune, hou
de terre, tourbe, bois
bois ou de tourbe, mi
mineuses et vitriolique
de savon, eaux salées

46. Seront soumis au
ticle 39 les objets ci-ap

Minéral de calamine
brut, pierres à carreler
de salines, rafinés ou
froment, seigle, orges
ou autres grains ou grai
gruaux de toutes espèce
dron, cendres non lessi
craies rouges, etc.

'47. Seront en conséq

l'une de ces trois classes d'exception par les administrations qui ont successivement régi le Rhin depuis la convention de 1804.

48. Les receveurs, après avoir payé à la fin de chaque mois les appointemens et remises alloués à chaque emploi, verseront le restant de la recette entre les mains de la personne qui leur sera indiquée par l'administration mentionnée dans l'article 15.

49. Pour opérer le partage prescrit par l'article 6 de la convention de Vienne, chaque receveur dressera et se communiquera respectivement, à la fin de chaque trimestre, l'état des recettes faites pendant ledit trimestre dans son bureau, et lorsqu'il résultera de la balance faite sur ces états qu'il a été perçu sur l'une des deux rives une somme plus forte que sur l'autre, le receveur de la rive où cette perception aura été plus forte, devra, sur les fonds courans du mois suivant, tenir compte de la moitié de la différence au bureau de l'autre rive; si les fonds courans du mois ne suffisaient pas pour liquider cette différence, il sollicitera, auprès de l'administration mentionnée en l'article 15, les fonds nécessaires, afin que le mois qui suivra le trimestre ne s'écoule point sans que cette balance ait été soldée.

Chaque receveur se portera en recette et en dépense des sommes provenant de cette différence, mais ni les receveurs, ni les autres employés ne jouiront d'aucune remise sur ces recettes.

L'Administration de l'octroi de la navigation du Rhin restera chargée de dresser et d'établir le décompte définitif des états riverains entre eux, de manière que chacun d'eux recevra la moitié du produit net de la perception réunie des deux bureaux.

50. Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui longent son territoire, ainsi que des travaux nécessaires dans le lit du Rhin pour la même étendue; mais la commission centrale et, en son nom, la commission d'administration provisoire exerceront une inspection et surveillance particulière sur l'exécution des travaux que cet entretien en bon état exige.

51. Les droits de la navigation du Rhin, entre Strasbourg et Bâle, ne pourront jamais être affermés, soit en masse, soit partiellement.

52. Aucune demande en exemption ou modération de droits ne sera admise, ni par les receveurs de la navigation, ni par aucune autre autorité quelconque, quelle que soit la nature, l'origine, la destination des embarcations, des effets ou des marchandises, et à quelque personne, corps, ville ou états souverains que les uns et les autres appartiennent : comme aussi pour quelque service ou par quelque ordre que le transport s'en effectue, et ce, nonobstant tout privilége et usages contraires.

53. Si même une embarcation, son chargement ou une partie d'icelui, après avoir acquitté les droits

de navigation dans un ou les deux bureaux, viennent à être avariés ou même à périr entièrement par quelque cause que ce puisse être, aucune demande en exemption ou restitution de tout ou partie des droits perçus ou à percevoir ne sera admise, nonobstant tous règlemens et usages contraires.

54. Les conducteurs d'embarcations ou trains et radeaux qui auront contrevenu à quelqu'une des dispositions de la présente convention ou des règlemens qui en dériveront, pourront être retenus, ainsi que leurs embarcations, trains ou radeaux, dans le lieu où il aura été informé contre eux, jusqu'à ce qu'ils aient acquitté les droits dus par eux, ainsi que les amendes et frais que leur conduite aura occasionnés, à moins qu'ils ne fournissent sur les lieux une caution reconnue solvable et admise par le receveur du bureau qui sera saisi de l'affaire.

55. Si les employés de la navigation se trouvent dans la nécessité de retenir quelque embarcation, train ou radeau naviguant sur le Rhin, ils ne pourront le faire qu'après avoir dressé, au préalable, un procès-verbal contenant les motifs de cette mesure extraordinaire; et si même les circonstances les obligent de plus à amener lesdits bateaux, trains ou radeaux à quelque point de l'une et de l'autre rive, il leur est recommandé très expressément, d'en prévenir de suite les employés des douanes de la rive où ils les feront amener : tout retard, dans cette formalité, pourra être puni par la destitution. Les pre-

60. S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vînt à avoir lieu entre les deux états, la perception du droit de navigation continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service de la navigation jouiront des priviléges de la neutralité, et il sera accordé des sauve-gardes pour les caisses et bureaux.

61. Jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement prescrit, pour tout le cours du fleuve, par l'article 32 de la convention de Vienne de 1815, ou jusqu'à l'émanation de l'instruction intérimaire mentionnée par l'article 31 du même traité, les dispositions de la présente convention, seront exécutées selon leur forme et teneur, et il ne pourra être allégué, pour les interpréter et y suppléer en ce qui concerne la navigation du Rhin et sa police, que les conventions des 15 août 1804 et 25 mars 1815, ainsi que les décisions, tant des administrations successives qui ont régi la navigation du Rhin, que de la commission centrale.

62. A ces fins, le présent traité, après avoir été ratifié par les parties contractantes, expédié en triple, sera déposé aux archives de la commission centrale pour la navigation du Rhin.

Il sera joint au présent traité, par le commissaire badois, une traduction dudit traité en langue alle-

mande, certifiée par lui conforme au texte original français.

Fait à Mayence, le 25 août 1820.

XI. BASSIN DU RHONE.

Arrêté *qui divise le bassin du Rhône en sept arrondissemens.*

Du 1er floréal an XII. (21 avril 1804.)

Art. 1er. Le fleuve du Rhône et les rivières affluentes à ce fleuve, formeront un seul bassin de navigation, sous le nom de *bassin du Rhône.*

2. Le bassin du Rhône sera divisé en sept arrondissemens.

Le premier arrondissement, attribué au préfet de Saône-et-Loire, se compose, 1° de la Saône, depuis le point navigable jusqu'à Lyon ; 2° des rivières du Doubs et de la Seille, dans toute leur étendue ; chef-lieu, *Mâcon.*

Le deuxième arrondissement, attribué au préfet du Rhône, comprend le Rhône, depuis le point navigable jusqu'à Condrieux inclusivement ; chef-lieu, *Lyon.*

Le troisième arrondissement, attribué au préfet de

l'Ain, comprend l'Ain dans toute son étendue; chef-lieu, *Bourg-en-Bresse.*

Le quatrième arrondissement, attribué au préfet de l'Isère, comprend l'Isère dans toute son étendue; chef-lieu, *Grenoble.*

Le cinquième arrondissement, attribué au préfet de la Drôme, comprend, 1° le Rhône, depuis Condrieux exclusivement jusqu'au bourg Saint-Andéol inclusivement; 2° la Drôme et le Roubion dans toute leur étendue; chef-lieu, *Valence.*

Le sixième arrondissement, attribué au préfet de Vaucluse, se compose, 1° du Rhône, depuis le bourg Saint-Andéol exclusivement jusqu'à Beaucaire et Tarascon inclusivement; 2° de l'Ardèche, du Gardon et de la Durance dans toute leur étendue; chef-lieu, *Avignon.*

Le septième arrondissement, attribué au préfet des Bouches-du-Rhône, comprend, 1° le Rhône, depuis Beaucaire et Tarascon exclusivement jusqu'à la mer; 2° le Petit-Rhône dans toute son étendue; chef-lieu, *Marseille.*

3. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux pour chaque arrondissement de navigation.

ARRÊTÉS *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans les sept arrondissemens du bassin du Rhône.*

Du 1er floréal an XII (21 avril 1804.)

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Mâcon.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône, quatre bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera établi à Saint-Jean-de-Losne.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante depuis Gray, et pour la même navigation, en remontant, à raison du point de départ ou du débarquement, et proportionnément, savoir, en descendant, aux distances parcourues ou censées parcourues, et

en remontant, aux distances à parcourir, ou censées telles.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bâteaux dits *penelles*, *chênes*, *savoyardes*, *gabeures*, *barques* et *cizelandes*, paieront, savoir :

Ceux venant de Gray, *quatorze francs*.

Ceux venant de Pontœilier, *huit francs*.

Ceux venant d'Auxonne, *cinq francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *savoyardeaux*, *baches*, *corents* et *pontons*, paieront, savoir :

Ceux venant de Gray, *dix francs cinquante centimes*.

Ceux venant de Pontœilier, *six francs*.

Ceux venant d'Auxonne, *trois francs soixante-quinze centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les coupons de merrain, bois de construction, et autres objets de cette nature, paieront, savoir :

Ceux venant de Gray, *sept francs*.

Ceux venant de Pontœilier, *quatre francs*.

Ceux venant d'Auxonne, *deux francs cinquante centimes*.

Les bateaux chargés uniquement de pierres, paieront, savoir :

Ceux venant de Gray, *cinq francs soixante centimes*.

Ceux venant de Pontœilier, *trois francs vingt centimes*.

Ceux venant d'Auxonne, *deux francs*.

Tous les bateaux qui partiront d'un point quelconque entre Gray et Pontœilier, paieront comme s'ils étaient partis de Gray.

Ceux qui partiront d'un point quelconque entre Pontœilier et Auxonne, paieront comme s'ils étaient partis de Pontœilier.

Ceux qui partiront d'un point au-dessous d'Auxonne, paieront comme s'ils étaient partis d'Auxonne.

Chaque propriétaire de bateau descendant à Saint-Jean-de-Losne, soit de Gray, de Pontœilier ou d'Auxonne, soit d'un point intermédiaire, fera au point de départ, et pardevant le maire du lieu, qui lui en donnera certificat, la déclaration du départ et du port de son bâtiment ; ce certificat servira au percepteur de Saint-Jean-de-Losne, pour établir les distances parcourues ou censées parcourues.

En remontant de Saint-Jean-de-Losne à Auxonne, Pontœilier, Gray, ou points intermédiaires, le propriétaire du bateau fera, au percepteur de Saint-Jean-de-Losne, la déclaration du lieu où il va débarquer, et paiera l'octroi de navigation à raison des distances à parcourir, ou censées telles.

En cas de fausses déclarations, il y a lieu à l'amende de cinquante francs ordonnée par l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

Le même droit sera perçu, tant à la remonte qu'à la descente.

Les bateaux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Saint-Jean-de-Losne et Auxonne, paieront le droit jusqu'à Auxonne.

Ceux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Auxonne et Pontœilier, paieront jusqu'à Pontœilier.

Ceux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Pontœilier et Gray, paieront jusqu'à Gray.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit, tant à la remonte qu'à la descente, les bateaux accompagnant les équipages, ou qui contiendront seulement les agrès nécessaires à la navigation, les coursiers, passe-chevaux et bateaux servant au pontonnage des chevaux ou bœufs de montée et de descente.

Les bateaux naviguant sur le grand canal de Bourgogne et sur celui du Doubs, acquitteront les droits particuliers à ces canaux.

Ceux venant du canal du Doubs paieront sur la

Saône, pour l'espace parcouru sur cette rivière, savoir :

En descendant à Saint-Jean-de-Losne, le tiers du prix fixé pour les bateaux venant d'Auxonne ; et en remontant à Auxonne, les deux tiers du prix fixé pour les bateaux remontant de Saint-Jean-de-Losne à Auxonne.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Châlons.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante depuis Saint-Jean-de-Losne jusqu'à Châlons, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *penelles, chênes, barques* et *cizelandes*, paieront *onze francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *savoyardeaux, baches, corents* et *pontons*, paieront *huit francs vingt-cinq centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries,

de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les coupons de merrain, bois de construction, et autres objets de cette nature, paieront *cinq francs. cinquante centimes.*

Les bateaux chargés uniquement de pierres paieront *quatre francs quarante centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit, tant à la remonte qu'à la descente, les bateaux accompagnant les équipages, ou qui contiendront seulement les agrès nécessaires à la navigation ; les coursiers, passe-chevaux et bateaux servant aux pontonnages des chevaux de montée et de descente.

Les bateaux faisant la navigation du canal du Centre, acquitteront les droits particuliers à ce canal.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Mâcon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation supérieure descendante de Châlons à Mâcon, et pour la même navigation en remontant, à raison du point de départ ou de débarquement, et proportionnément, savoir, en descen-

dant, aux distances parcourues ou censées parcourues, et en remontant, aux distances à parcourir ou censées telles

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *penelles*, *chênes*, *savoyardes*, *gabeures*, *barques* et *cizelandes*, paieront,

Ceux venant de Châlons, *douze francs.*

Ceux venant de Tournus, *six francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *savoyardeaux*, *baches*, *corents* et *pontons*, paieront,

Ceux venant de Châlons, *neuf francs.*

Ceux venant de Tournus, *quatre francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les coupons de merrain, bois de construction, et autres objets de cette nature, paieront,

Ceux venant de Châlons, *six francs.*

Ceux venant de Tournus, *trois francs.*

Les bateaux chargés uniquement de pierres, paieront, savoir :

Ceux venant de Châlons, *quatre francs quatre-vingts centimes.*



Chaque propriétaire
con, soit de Châlons o
intermédiaire, fera au
le maire du lieu, qui
déclaration du départ
ce certificat servira au p
blir les distances parco

En remontant de M
points intermédiaires,
au percepteur de Mâco
va débarquer, et paiera
son des distances à parc

En cas de fausses d
mende de cinquante fran
de l'arrêté du 8 prairial

Le même droit sera p
la descente.

Les bateaux qui s'arr
diaire entre Mâcon et Tr

Les bateaux vides paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit, tant à la remonte qu'à la descente, les bateaux accompagnant les équipages, ou qui contiendront seulement les agrès nécessaires à la navigation, les coursiers, passe-chevaux, et bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Lyon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation supérieure descendante de Mâcon à Lyon, et pour la même navigation en remontant, à raison du point de départ et de débarquement, et proportionnément, savoir, en descendant, aux distances parcourues ou censées parcourues, et en remontant, aux distances à parcourir ou censées telles.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *penelles*, *chênes*, *savoyardes*, *gabeures*, *barques* et *cizelandes*, paieront,

Ceux venant de Mâcon, *seize francs.*

Ceux venant de Trévoux, *cinq francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *savoyardeaux, baqhes, corents* et *pontons*, paieront,

Ceux venant de Mâcon, *douze francs.*

Ceux venant de Trévoux, *trois francs soixante-quinze centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les coupons de merrain, bois de construction et autres objets de cette nature, paieront,

Ceux venant de Mâcon, *huit francs.*

Ceux venant de Trévoux, *deux francs cinquante centimes.*

Les bateaux chargés uniquement de pierres, paieront, savoir :

Ceux venant de Mâcon, *six francs quarante centimes.*

Ceux venant de Trévoux, *deux francs.*

Tous les bateaux qui partiront d'un point quelconque entre Mâcon et Trévoux, paieront comme s'ils étaient partis de Mâcon.

Ceux qui partiront d'un point au-dessous de Trévoux, paieront comme s'ils étaient partis de Trévoux.

Chaque propriétaire de bateaux descendant à Lyon, soit de Mâcon ou de Trévoux, soit d'un point intermédiaire, fera au point de départ, et pardevant

le maire du lieu, qui lui en donnera certificat, la déclaration du départ et du port de son bâtiment ; ce certificat servira au percepteur de Mâcon pour établir les distances parcourues ou censées parcourues.

En remontant de Lyon à Trévoux, Mâcon ou points intermédiaires, le propriétaire du bateau fera au percepteur de Lyon la déclaration du lieu où il va débarquer, et paiera l'octroi de navigation à raison des distances à parcourir ou censées telles.

En cas de fausse déclaration, il y a lieu à l'amende de cinquante francs ordonnée par l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

Le même droit sera perçu, tant à la remonte qu'à la descente.

Les bateaux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Lyon et Trévoux, paieront le droit jusqu'à Trévoux.

Ceux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Trévoux et Mâcon, paieront le droit jusqu'à Mâcon.

Les bateaux vides paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit, tant à la remonte qu'à la descente, les bateaux accompagnant les équipages, ou qui contiendront seulement

les agrès nécessaires à la navigation, les coursiers, passe-chevaux et bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

6. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Saint-Jean-de-Losne, Mâcon et Lyon, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir :

Aux receveurs de Saint-Jean-de-Losne, Châlons et Mâcon, sept centimes par franc ; et aux contrôleurs de ces bureaux, quatre centimes par franc.

Au receveur de Lyon, cinq centimes par franc ; et au contrôleur de ce bureau, trois centimes par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Saint-Jean-de-Losne, Châlons, Mâcon et Lyon, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de Saône-et-Loire.

Traitement du Receveur-général.

8. Le receveur-général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

DÉCRET *portant qu'il sera placé un bureau à Gray pour la perception de l'octroi de navigation.*

Au palais des Tuileries, le 21 février 1808.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône, un cinquième bureau de perception de l'octroi de navigation, créé par la loi du 30 floréal an X.

Ce bureau sera placé à Gray.

2. L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation supérieure descendante depuis Port-sur-Saône jusqu'à Gray, et pour la même navigation en remontant, à raison du point de départ et de débarquement, et proportionnellement, savoir : en descendant, aux distances parcourues ou censées parcourues, et en remontant, aux distances à parcourir ou censées telles.

2°. Pour la navigation descendante de Gray à Pontoeilier, et pour la même navigation en remontant.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant de Port-sur-Saône à Gray,

Les bateaux dits *penelles*, *chênes*, *savoyardes*, *gabares*, *barques* et *cizelandes*, paieront, savoir :

Ceux venant	de Port-sur-Saône......	9 fr.	» c.
	de Charentenay.......	5	»
	de Port-d'Autel.......	3	»

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *savoyardeaux*, *baches*, *corents* et *pontons*, paieront, savoir :

Ceux venant	de Port-sur-Saône......	6 fr.	» c.
	de Charentenay.......	4	»
	de Port-d'Autel.......	2	»

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les coupons de merrain, bois de construction et autres objets de cette nature, paieront, savoir :

Ceux venant	de Port-sur-Saône......	4 fr.	» c.
	de Charentenay.......	3	»
	de Port-d'Autel.......	2	»

Les bateaux uniquement chargés de pierres ne paieront que moitié du droit.

Tous les bateaux ou trains de bois qui partiront d'un lieu quelconque entre Port-sur-Saône et Charentenay, paieront comme s'ils étaient partis de Port-sur-Saône.

Ceux qui partiront d'un point quelconque entre Charentenay et Port-d'Autel, paieront comme s'ils étaient partis de Charentenay.

Ceux qui partiront d'un point au-dessous de Port-d'Autel, paieront comme s'ils étaient partis de Port-d'Autel.

Chaque propriétaire de bateau descendant à Gray, soit de Port-sur-Saône, de Charentenay ou de Port-d'Autel, soit d'un point intermédiaire, fera, au point de départ, et pardevant le maire du lieu, qui lui en donnera certificat, la déclaration du départ et du port de son bâtiment. Ce certificat servira au percepteur de Gray, pour établir les distances parcourues ou censées parcourues.

En remontant de Gray à Port-d'Autel, Charentenay, Port-sur-Saône ou points intermédiaires, le propriétaire de bateau fera, au percepteur de Gray, la déclaration du lieu où il va débarquer, et paiera l'octroi de navigation à raison des distances parcourues ou censées telles. En cas de fausses déclarations, il y a lieu à l'amende de cinquante francs ordonnée par l'article 23 de l'arrêté du 8 prairial an XI.

Le même droit sera perçu tant à la remonte qu'à la descente.

Les bateaux à la remonte, qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Gray et Port-d'Autel, paieront le droit jusqu'à Port-d'Autel.

Ceux qui s'arrêteront à un point intermédiaire

entre Port-d'Autel et Charentenay, paieront le droit jusqu'à Charentenay.

Ceux qui s'arrêteront à un point intermédiaire entre Charentenay et Port-sur-Saône, paieront le droit jusqu'à Port-sur-Saône.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

3. Pour la navigation descendante de Gray à Pontœilier, la perception se fera conformément au tarif qui suit :

Les bateaux dits *penelles*, *chênes*, *savoyardes*, *gabares*, *barques* et *cizelandes*, paieront 6 fr. » c.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *savoyardeaux*, *baches*, *corents* et *pontons*, paieront................ 4 fr. 50 c.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les coupons de merrain, bois de construction et autres objets de cette nature, paieront.. 3 fr. »

Les bateaux uniquement chargés de pierres ne paieront que moitié du droit.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Pour la remonte de Pontœilier à Gray, il sera

perçu le même droit que pour la descente de Gray à Pontœilier.

Ne sont assujettis à aucun droit, tant à la remonte qu'à la descente, les bateaux accompagnant les équipages, ou qui contiendront seulement les agrès nécessaires à la navigation, les coursiers, passe-chevaux et bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre.

4. Au moyen des dispositions prescrites par le présent décret, la perception établie au bureau de Saint-Jean-de-Losne, par arrêté du Gouvernement du 1er floréal an XII, n'aura plus lieu à ce bureau que pour la navigation descendante de Pontœilier à Saint-Jean-de-Losne, et pour la même navigation en remontant, le tout conformément au tarif résultant de l'arrêté susdaté, lequel continuera d'être exécuté en tout ce qui n'est pas contraire au présent décret.

DÉCRET *concernant le droit de navigation à percevoir sur les coches ou diligences d'eau naviguant dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône.*

Utrecht, le 8 octobre 1811.

Art. 1er. Les coches ou diligences d'eau naviguant dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône, sont assimilés, pour le paiement du droit de navigation, aux bateaux dits *penelles, chênes, savoyardes, gabares, barques* et *cizelandes*.

2. Les coches de la compagnie Richard, n'étant destinés qu'au transport des voyageurs, paieront le droit que paient à vide les bateaux dénommés à l'article 1er, lorsque leur charge n'excédera pas cent dix quintaux métriques.

3. La ligne de flottaison desdits coches à la charge de cent dix quintaux, sera constatée par les agens de la direction des droits réunis, aux frais de la Compagnie propriétaire, par le moyen de deux marques ou estampillages bien apparentes, placées à l'amont et à l'aval de chaque côté du bateau.

4. Lorsque lesdites marques seront submergées, le droit sera perçu comme sur un bateau chargé, conformément à l'article 1er du présent décret.

DÉCRET *qui assujettit, sans exception, au paiement du droit de navigation tous les coches ou diligences d'eau naviguant dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône.*

Au quartier-général de Moscou, le 22 septembre 1812.

A compter de la publication du présent décret, tous les coches ou diligences d'eau naviguant dans l'étendue du premier arrondissement du bassin du Rhône, seront tenus d'acquitter sans exception le droit de navigation.

ORDONNANCE DU ROI *relative aux droits à percevoir sur les voitures d'eau, entre Trévoux et Lyon.*

Au château des Tuileries, le 6 février 1818.

Les voitures d'eau actuellement établies, et celles qui pourront s'établir sur la Saône entre Trévoux et Lyon, paieront, tant en descendant qu'en remontant, par chaque distance de cinq kilomètres, le *quart* du tarif fixé par l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement du 1er floréal an XII, pour la distance de Trévoux à Lyon, qui est de deux myriamètres.

Cette taxe n'est applicable qu'aux voitures qui font un service réglé, à jours et à heures fixes, et pour des points déterminés.

ORDONNANCE DU ROI *qui établit les droits de navigation à percevoir sur la rivière de Seille.*

A Paris, le 29 novembre 1815.

Art. 1er. Il sera perçu un droit de navigation sur la partie de la rivière de Seille rendue navigable, et comprise entre Louhans et l'embouchure de cette rivière dans la Saône, département de Saône-et-Loire.

2. Il sera établi à cet effet deux bureaux de perception ; le premier à Louhans, et le second à Cuisery.

3. Le droit de navigation sera perçu au bureau de Louhans sur les bateaux qui descendront de Louhans à Cuisery, ou lieux intermédiaires, conformément au tarif qui suit :

Pour un kilolitre de blé, orge ou seigle.	1 f.	17 c.
Id. d'avoine et autres menues graines...	»	74
Id. de farine de blé, orge ou seigle....	»	95
Id. de son drèche..................	»	74
Id. de légumes....................	1	11

Pour un kilolitre de fruits de toute espèce	1 f.	11 c.
Id. de sel	1	33
Id. de cendres neuves	1	06
Id. de charbon de bois	»	32
Le dizain de myriagrammes de cristaux et porcelaines	»	32
Id. de faïence, verre à vitre et verre blanc	»	16
Id. de bouteilles	»	11
Id. de fer et autres matières ouvrées	»	16
Id. *id.* non ouvrées	»	13
Id. de scories de métaux	»	10
Id. de pailles et autres fourrages	»	11
Pour le mètre cube de mines et minéraux	1	86
Id. de marbre	1	86
Id. de pierre de taille	»	58
Id. de moellons, plâtre non cuit et pierre à chaux	»	42
Id. de plâtre cuit, chaux et briques, tuiles, cendres lessivées	»	48
Id. de houille ou charbon de terre et ardoises	»	48
Id. de terre argileuse, sable, sablon et gravier	»	37
Id. de fumier	»	37
Id. de bois d'équarrissage, sciage et autres	»	58

Pour le mètre cube de bois à brûler...	» f.	37 c.
Id. de fagots et charbonnette.......	»	37
Id. écorce et tan.......................	»	37
Un bateau en vidange, quel qu'il soit..	3	45
Une bascule à poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour son tirant d'eau...	1	06
Un poinçon vide de 228 litres........	»	05
Id. de vin de la capacité de 228 litres.	»	64
Id. de vinaigre et autres boissons......	»	64
Id. d'eau-de-vie et autres liqueurs.....	»	95
Id. de lie..........................	»	37

4. Le bureau de Cuisery aura la perception,

1°. Sur les bateaux qui descendront de Cuisery à l'embouchure de la Seille;

2°. Sur les bateaux remontant de l'embouchure de la Seille au port de Cuisery;

3°. Sur les bateaux remontant de Cuisery à Louhans ou lieux intermédiaires.

La perception se fera sur les bateaux naviguant de Cuisery à l'embouchure, ou de l'embouchure à Cuisery, conformément au tarif qui suit:

Pour un kilolitre de blé, orge ou seigle.	» f.	57 c.
Id. de son drèche.................	»	35
Id. d'avoine et autres menues graines..	»	36
Id. de farine de blé, orge ou seigle...	»	47
Id. de légumes....................	»	55
Id. de fruits de toute espèce........	»	55

Pour un kilolitre de sel	» f.	65 c.
Id. de cendres neuves	»	52
Id. de charbon de bois	»	16
Le dizain de myriagrammes de cristaux et porcelaines	»	16
Id. de faïence, verre à vitre et verre blanc	»	08
Id. de bouteilles	»	03
Id. de fer et autres métaux ouvrés	»	08
Id. *id.* non ouvrés	»	06
Id. de scories de métaux	»	05
Id. de foin, paille et autres fourrages	»	05
Pour le mètre cube de mines et minéraux	»	91
Id. de marbre	»	91
Id. de pierre de taille	»	29
Id. de moellons, plâtre non cuit et pierre à chaux	»	21
Id. de plâtre cuit, chaux, briques, tuiles, cendres lessivées	»	23
Id. de houille ou charbon de terre et ardoises	»	23
Id. de terre argileuse, sable, sablon, gravier	»	18
Id. de fumier	»	18
Id. de bois d'équarrissage, sciage et autres	»	29
Id. à brûler	»	18
Id. de fagots et de charbonnette	»	18

Pour le mètre cube d'écorce, tan......	» f.	18 c.
Un bateau en vidange, quel qu'il soit.	1	69
Une bascule à poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres de tirant d'eau.......	»	52
Un poinçon vide de 228 litres.......	»	03
Un poinçon de vin de la capacité de 228 litres.......................	»	31
Id. de vinaigre et autres boissons....	»	31
Id. d'eau-de-vie et autres liqueurs....	»	47
Id. de lie.......................	»	18

Les bateaux remontant de Cuisery à Louhans ou lieux intermédiaires, seront assujettis au tarif fixé pour le bureau de Louhans.

5. Les droits à percevoir sur les objets non compris aux présens tarifs seront les mêmes que ceux du tarif du canal du Centre. En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Le droit de navigation sera perçu à chaque bureau pour tout l'espace compris entre ce bureau et le bureau qui suit ou celui qui précède, et toujours sans avoir égard au point de départ ou de débarquement. Les poids ne seront pas comptés au-dessous de dix myriagrammes, et les cubes au-dessous du kilolitre et du dixième du mètre cube.

6. L'administration des contributions indirectes sera chargée de pourvoir à la perception des droits

dont il s'agit, au moyen de taxations ou d'appointemens qui seront ultérieurement réglés par notre ministre des finances.

DEUXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, LYON.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin du Rhône, quatre bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé au Saut du Rhône.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant

voitures, *barquettes*, *coches* et *diligences*, paieront *quinze francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *gabeures*, *petits-radeaux*, *bateaux de poste* couverts ou découverts sans voitures, *savoyardeaux*, *lizerons*, *petits-chênes*, *coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voitures, paieront *onze francs vingt-cinq centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la manœuvre des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux ou bœufs de montée ou de descente.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Lyon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau

pour la navigation descendante du Saut du Rhône à Lyon, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voitures, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *treize francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voitures, paieront *neuf francs soixante-quinze centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pê-

cheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la manœuvre des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux ou bœufs de montée ou de descente.

Il ne sera perçu, pour le parcours du Port-Galant à Lyon, aucun droit sur les bateaux venant de l'Ain, lorsque les conducteurs justifieront des quittances à eux délivrées au bureau du Port-Galant : faute de justifier de ces quittances, ils paieront le droit comme venant du Saut du Rhône.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Givors.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de Lyon à Givors, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques*, *penelles* et *grands-chênes*, *grands-radeaux*, *savoyardes*, *cizelandes*, *courtes*, *bateaux de poste* couverts ou découverts portant voitures, *barquettes*, *coches* et *diligences*, paieront *cinq francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voitures, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voitures, paieront *trois francs soixante-quinze centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de vie, de-vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la manœuvre des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux ou bœufs de montée ou de descente.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Condrieux.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante depuis Givors

jusqu'à Condrieux, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cisslandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voitures, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *cinq francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voitures, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voitures, paieront *trois francs soixante-quinze centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Le même droit sera perçu en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la manœuvre des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée ou de descente.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

6. Il y aura dans chacun des bureaux établis au Saut du Rhône, à Lyon, à Givors et à Condrieux, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur de Lyon, cinq centimes par franc; et au contrôleur de ce bureau, trois centimes par franc;

Aux receveurs du Saut du Rhône, de Givors et de Condrieux, sept centimes par franc, et aux contrôleurs de ces bureaux, quatre centimes par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux du Saut du Rhône, de Lyon, de Givors et de Condrieux, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucuns frais de transport, entre les mains du receveur-général du département du Rhône.

Traitement du Receveur-général.

8. Le receveur-général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Bourg-en-Bresse.

Bureau de perception.

Art. 1er. Il ne sera établi, dans le troisième arrondissement du bassin du Rhône, qu'un seul bureau pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé au Port-Galant.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la totalité de la navigation de la rivière de l'Ain, depuis l'endroit où elle commence à être navigable, jusqu'à celui où elle se jette dans le Rhône, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit :

Les radeaux de *dix naëttes*, ayant 33 mètres de longueur et au-dessus, paieront *vingt-quatre francs*.

Les mêmes radeaux, ayant de 25 à 32 mètres de longueur, paieront *dix-huit francs*.

Les mêmes radeaux, ayant de 16 à 24 mètres de longueur, paieront *dix francs*.

Les mêmes, ayant de 9 à 15 mètres de longueur, paieront *cinq francs*.

Les penelles et savoyardes, ayant 24 mètres de longueur et au-dessus, paieront *neuf francs*.

Les mêmes, ayant de 21 à 23 mètres, paieront *six francs*.

Les barques dites *cizelandes* ou *courtes*, ayant 19 mètres et au-dessus, paieront *quatre francs cinquante centimes*.

Les bateaux dits *savoyardeaux*, ayant 14 mètres et au-dessus, paieront *trois francs*.

Les mêmes, ayant de 11 à 13 mètres de longueur, paieront *deux francs*.

Les mêmes, ayant de 9 à 10 mètres de longueur, paieront *un franc*.

Tout bateau au-dessous de 9 mètres de longueur paiera *soixante-quinze centimes*.

Le même droit sera perçu pour chaque bateau accouplé.

Tous les bateaux, radeaux, etc., ci-dessus désignés, ne paieront que le tiers du droit lorsqu'ils descendront à vide.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, ceux employés à traverser la rivière d'un bord à l'autre, et ceux dits de secours, destinés à faire le service des radeaux, grands bateaux et équipages.

Les bateaux venant de la Bienne paieront le même

franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, BOURG-EN-BRESSE.

Bureau de perception.

Art. 1er. Il ne sera établi, dans le troisième arrondissement du bassin du Rhône, qu'un seul bureau pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé au Port-Galant.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour la totalité de la navigation de la rivière de l'Ain, depuis l'endroit où elle commence à être navigable, jusqu'à celui où elle se jette dans le Rhône, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit :

Les radeaux de *dix naiettes*, ayant 33 mètres de longueur et au-dessus, paieront *vingt-quatre francs*.

Les mêmes radeaux, ayant de 25 à 32 mètres de longueur, paieront *dix-huit francs*.

Les mêmes radeaux, ayant de 16 à 24 mètres de longueur, paieront *dix francs*.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, GRENOBLE.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans le quatrième arrondissement du bassin du Rhône, deux bureaux pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Grenoble.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure et descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir ;

En descendant,

Les bateaux dits *penelles*, *barques avec timon*, *courtes*, *savoyardes* et *grands radeaux à double rang* (1), paieront *huit francs vingt-cinq centimes*.

---

(1) Par arrêté du préfet du département de l'Isère du 10 pluviose an XIII (30 janvier 1805), approuvé par le mi-

droit, et dans les mêmes proportions que ceux faisant la navigation de la rivière de l'Ain.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

3. Il y aura, dans le bureau établi au Port-Galant, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de ce bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur, sept centimes par franc; au contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

4. Les produits de la perception seront, par le receveur du bureau de Port-Galant, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Ain.

Traitement du Receveur-général.

5. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, GRENOBLE.

Bureaux de perception.

Art. 1[er]. Il sera établi dans le quatrième arrondissement du bassin du Rhône, deux bureaux pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Grenoble.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure et descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *penelles*, *barques avec timon*, *courtes*, *savoyardes* et *grands radeaux à double rang* (1), paieront *huit francs vingt-cinq centimes*.

---

(1) Par arrêté du préfet du département de l'Isère du 10 pluviose an XIII (30 janvier 1805), approuvé par le mi-

Les cizelandes et barquettes sans timon, paieront *quatre francs quarante centimes.*

Les savoyardeaux, lizerons et bateaux chargés de bœufs ou de chevaux, les bateaux de poste, paieront *trois francs trente centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre, et ceux destinés uniquement au transport des agrès nécessaires à la navigation, et des chevaux ou bœufs de tirage.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé à Beaudière.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, savoir :

1°. Pour la navigation supérieure descendante de Grenoble à Beaudière, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement ;

2°. Pour la navigation descendante depuis Beaudière jusqu'à l'embouchure de l'Isère, et pour la

---

nistre des finances le 30 germinal an XIII (20 avril 1805), les petits radeaux simples n'ont été assujettis au bureau de Grenoble qu'à un droit de navigation de *quatre francs.*

même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

1°. En descendant de Grenoble,

Les bateaux dits *penelles*, *barques avec timon*, *courtes*, *savoyardes* et *grands radeaux à double rang* (1), paieront *dix francs cinquante centimes*.

Les cizelandes et barquettes sans timon, paieront *cinq francs soixante centimes*.

Les savoyardeaux, lizerons, les bateaux chargés de bœufs ou de chevaux, et les bateaux de poste, paieront *quatre francs vingt centimes*.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Il sera payé au bureau de Beaudière, par chaque petit radeau sortant de la Bourne, en descendant l'Isère jusqu'à Romans, *cinquante centimes*.

---

(1) ARRÊTÉ *du préfet du département de l'Isère, du* 27 *pluviose an XIII* (16 *février* 1805), *approuvé par le ministre des finances le* 24 *février* 1816.

Les petits radeaux simples paieront au bureau de Beaudière,

1°. En descendant de Grenoble, *cinq francs* ;

2°. En descendant de Beaudière jusqu'à l'embouchure, *trois francs*.

2°. En descendant de Beaudière jusqu'à l'embouchure,

Les bateaux dits *penelles*, *barques avec timon*, *courtes*, *savoyardes* et *grands radeaux à double rang* paieront *six francs soixante-quinze centimes.*

Les cizelandes et barquettes sans timon, paieront *trois francs soixante centimes.*

Les savoyardeaux, lizerons, les bateaux chargés de bœufs ou de chevaux, les bateaux de poste, paieront *deux francs soixante dix centimes.*

Le même droit sera payé en remontant, depuis l'embouchure de l'Isère jusqu'à Beaudière.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les bateaux venant de Valence ne paieront que le droit fixé pour la remonte de l'Isère.

Ceux venant de Condrieux ou points intermédiaires sur le Rhône, paieront double droit.

Les propriétaires ou conducteurs des bateaux venant de Valence, seront tenus de justifier du laissez-passer délivré par le receveur de Valence; faute de justifier de ce laissez-passer, ils paieront le droit comme venant de Condrieux.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, ceux employés pour traverser la rivière d'un bord à l'autre, et ceux destinés uniquement au transport des agrès nécessaires à la navigation, et des chevaux ou bœufs de tirage.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Grenoble et à Beaudière, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs des bureaux de Grenoble et de Beaudière, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Isère.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens. Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

CINQUIEME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Valence.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans le cinquième arrondissement du bassin du Rhône, deux bureaux pour la perception de l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Valence.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation descendante depuis Condrieux exclusivement jusqu'à Valence, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques*, *penelles*, *grands-chênes*, *grands-radeaux*, *savoyardes*, *cizelandes*, *courtes*, *bateaux de poste* couverts ou découverts portant voitures, *barquettes*, *coches* et *diligences*, paieront *quatorze francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie

de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures*, *petits-radeaux*, *bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux*, *lizerons*, *petits-chênes*, *coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts non susceptibles de porter voiture, paieront *dix francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés pour traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit, les barquets, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Il ne sera perçu aucun droit sur les bateaux dont les conducteurs, en arrivant à Valence, déclareront que leur destination est pour l'Isère. Le receveur de Valence délivrera à ces conducteurs un laissez-passer dont ils justifieront au bureau de Beaudière.

Il ne sera perçu aucun droit sur les bateaux venant de l'Isère, lorsque les conducteurs justifieront des

quittances à eux délivrées au bureau de Beaudière, sur l'Isère (quatrième arrondissement) : faute de justifier de ces quittances, ils paieront le droit comme venant de Condrieux.

Les propriétaires et conducteurs de bateaux, qui ne justifieront pas au bureau de Condrieux de la quittance à eux délivrée par le receveur de Valence, seront censés venir de l'Isère, et paieront au bureau de Condrieux, pour la remonte du Rhône depuis l'embouchure de l'Isère, le droit fixé pour la navigation remontante du Rhône depuis Valence jusqu'à Condrieux.

Cette perception sera faite au nom du receveur de Valence, et pour être réunie au produit de ce dernier bureau : le receveur de Condrieux tiendra compte de cette perception au receveur de Valence, et opérera une retenue de la moitié des remises accordées au receveur de Valence, lequel, pour la partie de son service fait à Condrieux, n'aura plus droit qu'à l'autre moitié de la remise fixée.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera placé au bourg Saint Andéol.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation descendante depuis Valence jusqu'au bourg Saint-Andéol, et pour la même na-

vigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *quinze francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *onze francs vingt-cinq centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs et ceux employés pour traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les

de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures*, *petits-radeaux*, *bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux*, *lizerons*, *petits-chênes*, *coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts non susceptibles de porter voiture, paieront *sept francs cinquante centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera perçu en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Deuxième bureau.

3. Le deuxième bureau sera établi à Avignon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation supérieure descendante depuis Roquemaure jusqu'à Avignon, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *quatre francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* ou *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *trois francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera perçu en remontant.

Les bateaux à vide paieront le tiers du droit ; en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Beaucaire.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante depuis Avignon jusqu'à Beaucaire et Tarascon, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *cinq francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *trois francs soixante-quinze centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera perçu en remontant.

Les bateaux à vide ne paieront que le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers, servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

En outre du bureau de Beaucaire, un bureau sera établi à Tarascon. Il sera pourvu au service de ce bureau par le ministre de l'intérieur.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

5. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Roquemaure, Avignon et Beaucaire, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir : à chaque receveur, sept centimes par franc; et à chaque contrôleur, quatre centimes par franc.

Versemens.

6. Les produits de la perception seront, par les

receveurs des bureaux de Roquemaure, Avignon et Beaucaire, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de Vaucluse.

Traitement du Receveur-général.

7. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

SEPTIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, MARSEILLE.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans le septième arrondissement du bassin du Rhône, un bureau pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Arles.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante de Beaucaire et de Tarascon à Arles, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement ;

2°. Pour la navigation descendante d'Arles à la mer, et pour la même navigation en remontant, sans

avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement;

3°. Pour la navigation descendante du Petit-Rhône, depuis Fourques jusqu'à la mer, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ou de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir.

1°. En descendant de Beaucaire et Tarascon à Arles,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *trois francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *deux francs vingt-cinq centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Tous les bâtimens de mer faisant la navigation du Rhône, en remontant d'Arles à Beaucaire et Taras-

con, quel que soit leur chargement, paieront, savoir: les bâtimens français, *trois centimes* par tonneau; les bâtimens étrangers, *six centimes* par tonneau.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux ou bâtimens à vide ne paieront que le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le fleuve d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

2°. En descendant d'Arles à la mer,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *neuf francs*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus*.

Les bateaux dits *gabeures, petits-radeaux, bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux, lizerons, petits-chênes, coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *six francs soixante-quinze centimes*.

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Tous les bâtimens de mer faisant la navigation du Rhône, quel que soit leur chargement, paieront, savoir : les bâtimens français, *neuf centimes* par tonneau ; les bâtimens étrangers, *dix-huit centimes* par tonneau.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux et bâtimens à vide ne paieront que le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le Rhône d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barquets, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

3°. Pour la navigation sur le Petit-Rhône depuis Fourques jusqu'à la mer,

En descendant,

Les bateaux dits *barques, penelles, grands-chênes, grands-radeaux, savoyardes, cizelandes, courtes, bateaux de poste* couverts ou découverts portant voiture, *barquettes, coches* et *diligences*, paieront *treize francs.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries,

de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Les bateaux dits *gabeures*, *petits radeaux*, *bateaux de poste* couverts ou découverts sans voiture, *savoyardeaux*, *lizerons*, *petits-chênes*, *coursiers* et *petits bateaux de poste* couverts ou découverts, non susceptibles de porter voiture, paieront *neuf francs soixante-quinze centimes.*

Les mêmes bateaux, chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus.*

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux à vide ne paieront que le tiers du droit : en cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Ne sont assujettis à aucun droit les bateaux pêcheurs, et ceux employés à traverser le Petit-Rhône d'un bord à l'autre.

Ne sont également assujettis à aucun droit les barques, pillavoines et coursiers servant à la remonte des trains, non plus que les bateaux servant au pontonnage des chevaux de montée et de descente.

Traitement du Receveur et du Contrôleur.

3. Il y aura dans le bureau établi à Arles un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes, pour tout traitement, frais de bureaux, logement, chauffage, etc., savoir : au receveur, sept centimes par

franc; et au contrôleur, quatre centimes par franc.

Il y aura un sous-receveur à Fourques, pour l'octroi à percevoir sur le Petit-Rhône : il sera pourvu au service de ce bureau par le ministre de l'intérieur.

Versemens.

4. Les produits de la perception seront, par le receveur du bureau d'Arles, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, dans les mains du receveur-général du département des Bouches-du-Rhône.

Traitement du Receveur-général.

5. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

XII. BASSIN DE LA SEINE.

ARRÊTÉ *qui divise le bassin de la Seine en neuf arrondissemens.*

Paris, 1er messidor an XI. (20 juin 1803.)

Art. 1er. Le fleuve de la Seine et les rivières affluentes à ce fleuve, composeront le premier bassin de la navigation intérieure de la France.

2. Le bassin de la Seine sera divisé en neuf arrondissemens, ainsi qu'il suit :

Premier arrondissement, comprenant, 1° la Seine, depuis le point navigable jusqu'à Montereau ; 2° l'Aube dans toute son étendue : chef-lieu *Troyes*.

Second arrondissement, 1° l'Yonne, depuis le point navigable jusqu'à son confluent avec la Seine ; 2° les rivières de la Cure et de l'Armançon : chef-lieu, *Auxerre*.

Troisième arrondissement, 1° la Marne, depuis le point navigable jusqu'à La Ferté ; 2° les rivières de la Saulx et de l'Ornain : chef-lieu, *Châlons*.

Quatrième arrondissement, 1° la Marne, depuis La Ferté jusqu'à Alfort-Charenton ; 2° le canal de l'Ourcq et la rivière de Grand-Morin ; 3° la Seine, depuis Montereau jusqu'à Choisy : chef-lieu, *Melun*.

Cinquième arrondissement, la Seine, depuis Choisy jusqu'au Pecq : chef-lieu, *Paris*.

Sixième arrondissement, la Seine, depuis le Pecq jusqu'au Hâvre : chef-lieu, *Rouen*.

Septième arrondissement, l'Oise, dans toute son étendue : chef-lieu, *Beauvais*.

Huitième arrondissement, l'Aisne, dans toute son étendue : chef-lieu, *Laon*.

Neuvième et dernier arrondissement, l'Eure, dans toute son étendue : chef-lieu, *Évreux*.

3. L'octroi de navigation sera régi, sauf le cas où, sur l'avis des préfets et le rapport du ministre de l'intérieur, la mise en ferme ou en régie intéressée

aura été ordonnée, et les conditions réglées par le gouvernement.

4. Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux pour chaque arrondissement de navigation.

5. L'inspecteur général, ou un des inspecteurs particuliers établis pour surveiller l'approvisionnement de Paris, assistera, dans les arrondissemens de navigation où ils sont employés, aux conseils qui seront tenus, d'après l'article 18 de l'arrêté du 8 prairial, pour régler les lieux, la nature et l'étendue des travaux.

6. Par les dispositions du présent arrêté et de celui du 8 prairial, il n'est point interdit au préfet de police de prendre d'urgence, et sous l'autorité du ministre de l'intérieur, les mesures nécessaires pour assurer l'approvisionnement en combustibles de la ville de Paris.

ARRÊTÉS *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans les neuf arrondissemens du bassin de la Seine.*

Du 19 messidor an XI. (8 juillet 1803.)

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, TROYES.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Nogent-sur-Seine.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par petit couplage passant au canal de Nogent, *trois francs cinquante centimes.*

Par grand couplage, *quatre francs cinquante centimes.*

Par barguette, toue et boutique de poisson, *six francs.*

Par demi-bateau marnois, *sept francs cinquante centimes.*

Par bateau marnois, *dix francs.*

Par train de bois de charpente, et bois à brûler, *six francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le *tiers* en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Montereau.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, de Nogent à Montereau, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par petit couplage passant sous le pont de Montereau, *deux francs cinquante centimes.*

ARRÊTÉS *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation dans les neuf arrondissemens du bassin de la Seine.*

Du 19 messidor an XI. (8 juillet 1803.)

PREMIER ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, TROYES.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Nogent-sur-Seine.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par petit couplage passant au canal de Nogent, *trois francs cinquante centimes.*

Par grand couplage, *quatre francs cinquante centimes.*

Par barguette, toue et boutique de poisson, *six francs.*

Par demi-bateau marnois, *sept francs cinquante centimes.*

Par bateau marnois, *dix francs.*

Par train de bois de charpente, et bois à brûler, *six francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le *tiers* en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Montereau.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, de Nogent à Montereau, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par petit couplage passant sous le pont de Montereau, *deux francs cinquante centimes.*

Par grand couplage, *trois francs cinquante centimes.*

Par petit bateau, toue et barguette, *cinq francs.*

Par demi-bateau marnois, *six francs.*

Par bateau marnois, *neuf francs.*

Par coche, *douze francs.*

Par train de bois de charpente ou à brûler, *six francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le *tiers* en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les bateaux qui chargeront au port de Courbeton, ne paieront rien en passant à Montereau.

Suppression des droits de vieille coutume, avalage, chômage, etc.

4. Les droits de navigation perçus sur la rivière de l'Aube, aux moulins de Plancy et d'Anglure, et ceux perçus sur la Seine au canal de Nogent, ne pourront être perçus, ainsi qu'il est dit à l'article 29 du règlement du 8 prairial dernier.

5. A compter de la cessation de la perception aux deux pertuis et sur le canal désignés en l'article précédent, le service de ces pertuis, ainsi que le service et l'entretien de la rivière, s'exécuteront sur les produits de l'octroi de navigation, suivant l'article 30 du même arrêté du 8 prairial.

Le préfet de l'Aube fera préalablement constater leur situation par l'ingénieur en chef du départe-

ment, lequel en dressera procès-verbal en présence des détenteurs actuels, ou eux dûment appelés.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

6. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Nogent-sur-Seine et Montereau, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir :

Au receveur du bureau de Nogent-sur-Seine, sept centimes par franc; et au contrôleur du bureau, trois centimes par franc : au receveur de Montereau, cinq centimes par franc; et au contrôleur, un centime et demi par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs de Nogent-sur-Seine et Montereau, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Aube.

Traitement du Receveur-général.

8. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

DEUXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Auxerre.

Bureau de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de la Seine, un bureau de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Montereau. L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par trains de dix-huit coupons, passant sous le pont de Montereau, et entrant en Seine, *sept francs cinquante centimes.*

Par coche, *douze francs.*

Par bateau de 30 mètres de longueur et au-dessus, *douze francs.*

Par bateau de 20 à 30 mètres, *neuf francs.*

Par bateau de 10 à 20 mètres, *six francs.*

Tout bateau porte-hune, et boisôt au-dessous de 10 mètres, paiera *trois francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le tiers en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Suppression des droits de vieille coutume, avalage, chômage, etc.

3. Les droits de navigation perçus sur l'Yonne, aux pertuis de Crain, Coulange, la Forêt, Clamecy et Armes-sur-Yonne, ainsi que ceux existant sur les rivières de la Cure et de l'Armançon, ne pourront être perçus, ainsi qu'il est dit en l'article 29 de l'arrêté du 8 prairial.

4. A compter de la cessation de la perception desdits droits, le service des pertuis désignés en l'article précédent, s'exécutera sur les produits de l'octroi de navigation. Le préfet de l'Yonne fera préalablement constater leur situation par l'ingénieur en chef du département, lequel en dressera procès-verbal en présence des détenteurs actuels, ou eux dûment appelés.

Traitement du Receveur et du Contrôleur.

5. Il y aura à Montereau un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., cinq centimes par franc au receveur, et un centime et demi par franc au contrôleur.

Versemens.

6. Les produits de la perception seront, par le receveur de Montereau, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Yonne.

Traitement du Receveur-général.

7. Ce receveur prélèvera un centime par franc sur ces versemens. Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

TROISIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, CHALONS.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du troisième arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Châlons.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau

pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par bateau de 24 à 36 mètres et au-dessus, *dix-neuf francs cinquante centimes.*

Par bateau au-dessous de 24 mètres, *neuf francs soixante-quinze centimes.*

Par bachot de 8 mètres de longueur sur 1 mètre 60 centimètres de largeur, *deux francs.*

Les bachots d'une plus grande dimension paieront comme les bateaux au-dessous de 24 mètres.

Par trains de bois chargé, de 80 mètres de longueur sur 7 mètres de largeur, *dix-neuf francs cinquante centimes.*

Par train de bois non chargé, même dimension, *neuf francs soixante-quinze centimes.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le quart en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à La Ferté.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante, depuis Châlons

jusqu'à La Ferté, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par bateau de 24 à 26 mètres de longueur, *trente francs.*

Par bateau au-dessous de 24 mètres, *douze francs.*

Par bachot de 8 mètres de longueur sur 1 mètre 60 centimètres de largeur, *quatre francs.*

Par train de bois de charpente et sciage chargé, *vingt-sept francs.*

Par train de bois de charpente et sciage non chargé, *douze francs.*

Par train de bois à brûler, *quatre francs.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le quart en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Suppression des droits de vieille coutume, avalage, chômage, etc.

4. Les droits de pertuis, vannes ou écluses, qui auraient pu être perçus jusqu'ici par des particuliers sur les rivières de la Marne, de la Saulx et de l'Ornain, ne pourront être perçus désormais, ainsi qu'il est dit en l'article 29 de l'arrêté du 8 prairial.

5. A compter de la cessation de la perception desdits droits, le service des pertuis désignés en l'article précédent, s'exécutera sur les produits de l'octroi de navigation.

Le préfet de la Marne fera préalablement constater leur situation par l'ingénieur en chef du département, lequel en dressera procès-verbal en présence des détenteurs actuels, ou eux dûment appelés.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

6. Il y aura, dans chacun des bureaux établis à Châlons et à La Ferté, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir :

Au receveur du bureau de Châlons, sept centimes par franc ; et au contrôleur, trois centimes par franc :

Au receveur du bureau de La Ferté, cinq centimes par franc ; et au contrôleur, deux centimes par franc.

Versemens.

7. Les produits de la perception seront, par les receveurs de Châlons et La Ferté, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Haute-Marne.

Traitement du Receveur-général.

8. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

QUATRIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Melun.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du quatrième arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Alfort-Charenton. L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante depuis La Ferté jusqu'à Alfort, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement, savoir :

En descendant,

Par bateau de 24 à 26 mètres de longueur, *trente francs.*

Par bateau au-dessous de 24 mètres, *dix-huit francs.*

Par bachot de 8 mètres de longueur sur 1 mètre 60 centimètres de largeur, *six francs.*

Par train de bois de charpente, et de sciage chargé, *trente-deux francs cinquante centimes.*

Par train de bois de charpente et de sciage, non chargé, *dix-sept francs cinquante centimes.*

Par train de bois à brûler, *huit francs.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le quart en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

5. Le second bureau sera placé à Choisy.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante, depuis Montereau jusqu'à Choisy, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement, savoir :

En descendant,

Pour un bateau de 26 mètres et au-dessus, *huit francs.*

Pour le même bateau, chargé de plus de vingt-cinq pièces ou cinquante feuillettes de vin ou eau-de-vie, *vingt-quatre francs.*

Pour un bateau de 20 à 25 mètres, *cinq francs.*

Pour le même, chargé de plus de quinze pièces ou trente feuillettes de vin ou eau-de-vie, *quinze francs.*

Pour un bateau de 15 à 19 mètres, *trois francs.*

Pour le même, chargé de dix pièces ou vingt feuillettes de vin ou eau-de-vie, *neuf francs*.

Pour une toue, *quatre francs cinquante centimes*.

Pour une toue chargée de vingt-cinq pièces ou cinquante feuillettes de vin ou eau-de-vie, *treize francs cinquante centimes.*

Pour chaque grand ou petit couplage, *un franc cinquante centimes.*

Pour chaque margotat et batelet, *soixante-quinze centimes.*

Par train de bois à brûler, et par train de bois de sciage, charpente ou charronnage, *trois francs.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le tiers en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Le ministre de l'intérieur pourra, s'il le juge convenable, faire percevoir à Montereau le droit de trois francs par train, payable à Choisy ; et, en ce cas, il sera compté du produit du droit par le receveur de Montereau à celui de Choisy.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Alfort-Charenton et Choisy, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de

chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureaux, logement, chauffage, etc., aux receveurs, cinq centimes par franc; et aux contrôleurs, trois centimes par franc.

5. Le receveur de Choisy est tenu d'avoir à ses frais, dans chacune des communes de Villeneuve-Saint-Georges et Ablon, un sous-receveur, lequel sera chargé, sous sa surveillance, de percevoir l'octroi de navigation sur les bateaux et trains qui déchargeront à ces deux ports.

La perception se fera à Villeneuve-Saint-Georges et Ablon, conformément au tarif exécuté à Choisy, sans avoir égard au point de débarquement.

Il sera tenu en outre d'avoir, également à ses frais, pour le service du bureau de Choisy, un marinier et un bachot.

Versemens.

6. Les produits de la perception seront, par les receveurs d'Alfort-Charenton et Choisy, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de Seine-et-Marne.

Traitement du Receveur-général.

7. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

8. Le tarif concernant le canal de l'Ourcq, à présent en activité, est maintenu provisoirement.

La perception du droit sur ce canal se continuera à Lisy, de la manière et par les mêmes employés qui existent aujourd'hui.

CINQUIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, PARIS.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du cinquième arrondissement du bassin de la Seine, cinq bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Choisy. L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour toute la navigation descendante, depuis Choisy jusqu'à Paris, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni au point de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par bateau de 26 mètres de longueur et au-dessus, *cinq francs*.

Par bateau de 20 à 25 mètres inclusivement, *deux francs.*

Par bateau de 15 à 19 mètres inclusivement, *un franc cinquante centimes.*

Par toue et bascule à poisson, *deux francs vingt-cinq centimes.*

Par bateau margotat et batelet, *un franc.*

Par train de dix-huit coupons, et de bois de sciage ou de charpente, *trois francs.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le tiers en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Charenton ou Alfort.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante, depuis Charenton jusqu'à Paris, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par bateau de 26 mètres de longueur et au-dessus, *quatre francs.*

Par bateau de 20 à 25 mètres inclusivement, *un franc cinquante centimes.*

Par bateau de 15 à 19 mètres inclusivement, *un franc.*

Par chaque toue et bascule à poisson, *un franc soixante-quinze centimes.*

Par bateau margotat et batelet, *soixante-quinze centimes.*

Par train de dix-huit coupons, et de bois de sciage ou de charpente, *deux francs.*

Par coche, *douze francs.*

Chaque bateau, chargé ou à vide, paiera le tiers en remontant.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Sèvres (1).

---

(1) Ce bureau a été transféré à Passy, par un décret du 8 janvier 1813, dont la teneur suit :

Art. 1er. Le bureau de perception de l'octroi de navigation établi à Sèvres, est transporté à la barrière de Passy, où cette perception s'opérera concurremment avec celle de l'octroi municipal de notre bonne ville de Paris.

2. Le bureau de Passy percevra le tarif de la distance de Paris à Sèvres, et celui de Sèvres à Neuilly, en descendant.

Le bureau de Neuilly percevra, en remontant, le tarif de la distance de Neuilly à Sèvres, avec celui de Sèvres à Paris

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation remontante, depuis Sèvres jusqu'à Paris, et pour la même navigation en descendant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Par bateau foncet de 50 à 64 mètres de longueur, *sept francs.*

Par bateau foncet de 36 à 48 mètres, *six francs.*

Par bateau de 26 mètres de longueur et au-dessus, *cinq francs.*

Par bateau de 20 à 25 mètres, *deux francs.*

Par bateau de 15 à 19 mètres, *un franc cinquante centimes.*

Par toue et bascule à poisson, *deux francs vingt-cinq centimes.*

Par bateau margotat et batelet, *un franc.*

Par train de dix-huit coupons, et de bois de sciage et de charpente, *trois francs.*

Par galiote ou coche, *trois francs.*

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

---

3. Les bateliers qui, par leurs lettres de voiture, justifieront de leur destination pour le port de Sèvres, ne paieront, en descendant, que le tarif de Paris à Sèvres, et en remontant, que le tarif de Neuilly à Sèvres.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Neuilly.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation remontante depuis Neuilly jusqu'à Sèvres, et pour la même navigation en descendant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Par bateau foncet de 50 à 64 mètres de longueur, *trois francs cinquante centimes.*

Par bateau foncet de 36 à 48 mètres, *trois francs.*

Par bateau de 26 mètres de longueur et au-dessus, *deux francs cinquante centimes.*

Par bateau de 20 à 25 mètres, *un franc.*

Par bateau de 15 à 19 mètres, *soixante-quinze centimes.*

Par chaque toue et bascule à poisson, *un franc.*

Par bateau margotat et batelet, *cinquante centimes.*

Par train de dix-huit coupons, et de bois de sciage et de charpente, *un franc cinquante centimes.*

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Cinquième bureau.

6. Le cinquième bureau sera placé au Pecq.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, 1° pour la navigation remontante du Pecq à Neuilly; 2° pour la même navigation en descendant.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Par bateau foncet de 50 à 64 mètres de longueur, *quinze francs.*

Par bateau de 36 à 40 mètres, *treize francs.*

Par bateau de 26 mètres de longueur et au-dessus, *onze francs.*

Par bateau de 20 à 25 mètres, *quatre francs cinquante centimes.*

Par bateau de 15 à 19 mètres, *trois francs cinquante centimes.*

Par chaque toue et bascule à poisson, *cinq francs vingt-cinq centimes.*

Par chaque bateau margotat et batelet, *deux francs.*

Par train de dix-huit coupons, et de bois de sciage et de charpente, *sept francs.*

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

7. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Choisy, Alfort, Sèvres, Neuilly et le Pecq, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de

chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir :

Au receveur du bureau de Choisy, cinq centimes par franc ; au contrôleur de ce bureau, trois centimes par franc :

Aux receveurs des bureaux de Sèvres et Neuilly, sept centimes par franc; et aux contrôleurs de ces deux bureaux, trois centimes par franc :

Au receveur d'Alfort, cinq centimes par franc; et au contrôleur, trois :

Au receveur du bureau du Pecq, cinq centimes par franc; et au contrôleur de ce bureau, deux centimes par franc.

Versemens.

8. Les produits de la perception seront, par les receveurs ci-dessus dénommés, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Seine.

9. Ce receveur prélèvera un centime par franc sur ces versemens : il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

SIXIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Rouen.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du sixième arrondissement du bassin de la Seine, quatre bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé au Pecq.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation remontante, depuis Mantes jusqu'au Pecq, sans avoir égard au point de départ, et pour les bateaux de l'Oise venant de Pontoise au Pecq.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Pour la navigation de Mantes au Pecq,

Chaque bateau foncet et autre de 30 mètres de longueur, chargé, paiera, par mètre de longueur, *deux francs.*

Chaque bateau chargé, de 32 à 48 mètres de longueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs vingt-cinq centimes.*

Chaque bateau chargé, de 50 à 64 mètres de lon-

gueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs cinquante centimes.*

Les flettes chargées paieront, par mètre de longueur, *cinquante centimes.*

Les galiotes paieront, par voyage, *trois francs.*

Et pour la navigation de l'Oise, venant de Pontoise au Pecq, savoir :

Par bateau de 38 mètres et au-dessus, *dix francs.*

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *huit francs.*

Par bateau de 30 mètres et au-dessous, *six francs.*

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Mantes.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, 1° pour la navigation remontante, depuis Pont-de-l'Arche et l'Eure jusqu'à Mantes; 2° pour la navigation descendante, depuis le Pecq jusqu'à Mantes; 3° pour les bateaux venant de l'Oise, depuis Pontoise jusqu'à Mantes.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

De Pont-de-l'Arche à Mantes,

Chaque bateau foncet et autre de 30 mètres de longueur, chargé, paiera, par mètre de longueur, *deux francs.*

Chaque bateau chargé, de 32 à 48 mètres de longueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs vingt-cinq centimes.*

Chaque bateau chargé, de 50 à 64 mètres de longueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs cinquante centimes.*

Les flettes chargées paieront par mètre de longueur *cinquante centimes.*

Les galiotes paieront, par voyage, *trois francs.*

Du Pecq à Mantes,

Les bateaux de toute grandeur paieront, par mètre de longueur, *cinquante centimes.*

Chaque toue chargée de charbon de terre, paiera, en totalité, *six francs.*

Chaque toue chargée de vin, en totalité, *vingt francs.*

Chaque bateau foncet et autre, chargé de vin, paiera en totalité *quarante francs.*

Chaque train de bois de charpente et de bois à brûler, paiera *six francs.*

Chaque galiote de Poissy paiera, par voyage, *six francs.*

Chaque batelet, par voyage, *un franc.*

De Pontoise à Mantes,

Par bateau de 38 mètres et au-dessus, *seize francs.*

Par bateau de 32 à 38 mètres, *treize francs.*

Par bateau de 30 mètres et au-dessous, *onze francs.*

Par train de bois de charpente, sciage et charronnage, *seize francs*.

Par train de bois à brûler, *treize francs*.

Par batelet, *un franc*.

Par toue chargée de charbon de terre, *six francs*.

Par toue chargée de vin, *vingt francs*.

Par bateau chargé de vin, *quarante francs*.

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Troisième bureau.

4. Le troisième bureau sera placé à Pont-de-l'Arche.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, 1° pour la navigation remontante, de Rouen à Pont-de-l'Arche; 2° pour la navigation descendante de Mantes à Pont-de-l'Arche; 3° pour les bateaux venant de l'Eure à Pont-de-l'Arche.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

De Rouen à Pont-de-l'Arche,

Chaque bateau foncet et autre de 30 mètres de longueur, chargé, paiera, par mètre de longueur, *deux francs*.

Chaque bateau chargé, de 32 à 48 mètres de longueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs vingt-cinq centimes*.

Chaque bateau chargé, de 50 à 64 mètres de lon-

gueur, paiera, par mètre de longueur, *deux francs cinquante centimes.*

Les flettes chargées, par mètre de longueur, *cinquante centimes.*

Les galiotes paieront, par voyage, *trois francs.*

De Mantes à Pont-de-l'Arche,

Les bateaux de toute grandeur paieront, par mètre de longueur, *un franc.*

Chaque toue chargée de charbon de terre, paiera, en totalité, *six francs.*

Chaque toue chargée de vin, paiera, en totalité, *vingt francs.*

Chaque bateau foncet et autre, chargé de vin, paiera, en totalité, *quarante francs.*

Chaque train de bois de charpente, sciage, charronnage et de bois à brûler, paiera *six francs.*

Chaque batelet paiera *un franc.*

Les trains et bateaux venant de l'Eure, paieront le même droit que ceux venant de Mantes.

Les bateaux non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Quatrième bureau.

5. Le quatrième bureau sera placé à Rouen.

L'octroi de navigation sera perçu, à ce bureau, 1° pour la navigation descendante, de Pont-de-l'Arche à Rouen; 2° pour la navigation remontante,

de la mer à Rouen; 3° pour la même navigation descendante, de Rouen à la mer.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

De Pont-de-l'Arche à Rouen,

Les bateaux de toute longueur paieront, par mètre de longueur, *cinquante centimes.*

Chaque toue chargée de charbon de terre, paiera, en totalité, *six francs.*

Chaque toue chargée de vin, *vingt francs.*

Chaque bateau foncet et autre, chargé de vin, paiera, en totalité, *quarante francs.*

Chaque train de bois de charpente et de bois à brûler, paiera *six francs.*

La voiture et les bateaux d'Elbœuf paieront, par chaque voyage, *trois francs.*

Les bateaux d'Oissel, d'Orival, du port Saint-Ouen ou autres, de 7 mètres de longueur et au-dessus, paieront, par voyage, *cinquante centimes* (1).

---

(1) DÉCRET *relatif aux droits à percevoir sur les bateaux d'Oissel, d'Orival, du port Saint-Ouen et autres.*

Au palais des Tuileries, le 30 janvier 1809.

Les bateaux d'Oissel, d'Orival, du port Saint-Ouen et autres qui, par l'article 5 de l'arrêté du 19 messidor an XI, portant règlement pour la perception du droit de navigation

De la mer à Rouen,

Les bâtimens étrangers venant de la mer, paieront, par tonneau, *quinze centimes.*

Les bâtimens français venant de l'étranger, des colonies, ou de la pêche de Terre-Neuve, paieront également, par tonneau, *quinze centimes.*

Les bâtimens français venant de France, paieront, par tonneau, *cinq centimes.*

Les bâtimens pontés ou non pontés, naviguant sur la Seine, venant des ports entre Rouen et l'embouchure de ce fleuve, au-dessus du port de 5 tonneaux, paieront, par tonneau, *trois centimes.*

Les bateaux servant au transport des passagers entre Rouen et la Bouille, paieront, par voyage, *un franc cinquante centimes.*

Le droit sur les navires sera perçu conformément à la jauge réglée par les douanes.

De Rouen à la mer et ports de France, le même tarif que ci-dessus.

---

sur la Seine, sixième arrondissement, sont imposés à un droit de cinquante centimes par voyage, et qui, indépendamment de leur charge ordinaire, contiendront plus de dix fûts de vin, ou onze hectolitres seize litres, paieront à l'avenir, savoir :

Les bateaux descendant la Seine entre Pont-de-l'Arche et Rouen, cinq francs par voyage ;

Et les bateaux descendant de Rouen aux communes inférieures, trois francs par voyage.

Les bateaux et bâtimens non chargés paieront le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Inspecteur.

6. Il y aura un inspecteur pour le service de tout le sixième arrondissement; le lieu de sa résidence ordinaire est fixé à Rouen.

Traitement de l'Inspecteur.

7. Il sera alloué à cet inspecteur, sur le montant des recettes de l'arrondissement, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., trois centimes par franc.

8. Il y aura, dans chacun des bureaux établis au Pecq, à Mantes, à Pont-de-l'Arche et à Rouen, un receveur et un contrôleur.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

9. Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., savoir :

Au receveur du bureau du Pecq, cinq centimes par franc; au contrôleur, deux centimes par franc; aux receveurs des bureaux de Mantes, Pont-de-l'Arche et Rouen, sept centimes par franc; et aux contrôleurs de ces trois bureaux, trois centimes par franc.

Versemens.

10. Les produits de la perception seront, par les receveurs ci-dessus désignés, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de la Seine-Inférieure.

11. Ce receveur prélèvera un centime par franc sur ces versemens; il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

Déclarations à faire par les propriétaires de bateaux.

12. Dans le mois qui suivra la publication du présent arrêté, tout propriétaire de bateaux faisant la navigation de Rouen à Paris, et de Paris à Rouen, déclarera distinctement et séparément, à l'inspecteur de la navigation, tous ceux qui lui appartiennent.

13. Cette déclaration indiquera le nom et la plus grande longueur de chaque bateau, l'année de sa construction, et le domicile du propriétaire; elle sera passée au bureau de recette dans l'arrondissement duquel résidera le déclarant.

14. L'inspecteur se transportera à bord, pour vérifier les déclarations qui lui seront passées, et en constater l'exactitude sur sa responsabilité.

15. Les bateaux employés à la navigation, porteront sur l'arrière un numéro, un nom, et l'indica-

tion du port auquel ils appartiennent : cette inscription sera faite aux frais du propriétaire, en lettres blanches sur un fond noir.

16. Le propriétaire du bateau sera responsable de l'inscription, qui ne pourra être effacée, couverte ou changée, sous quelque prétexte que ce soit : dans le cas de contravention à cette disposition, le propriétaire sera puni d'une amende de vingt-cinq francs.

17. Il sera délivré chaque année, et pour chaque bateau, un congé gratis, sauf le coût du papier, qui contiendra le numéro, le nom du propriétaire, l'indication du port dont il dépend, et la signature de l'inspecteur qui aura vérifié la déclaration prescrite par l'article 13.

18. Les propriétaires de bateaux venant des rivières affluentes pour parcourir la Seine, sont tenus aux mêmes formalités que ceux des bâtimens qui naviguent sur ce dernier fleuve : dans le cas où ils ne les rempliraient pas, ils seront punis d'une amende de cinquante francs.

19. Les congés à délivrer en vertu de l'article 17 seront extraits du registre des déclarations passées par les propriétaires, conformément à l'article 12; ils porteront en tête le numéro de l'enregistrement.

20. Dans le cas où un bateau serait perdu ou dépéri, le propriétaire sera tenu de le déclarer dans la quinzaine au bureau de son arrondissement, et d'y rapporter le congé relatif à ce bateau.

SEPTIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, BEAUVAIS.

Bureaux de Perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du septième arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Compiègne : l'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Par bateau de 38 mètres de longueur, et au-dessus, *dix francs.*

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *huit francs.*

Par bateau de 30 mètres et au-dessous, *six francs.*

Par train de bois de charpente, sciage et charronnage, *neuf francs.*

Par train de bois à brûler, *huit francs.*

Le tiers du droit sera payé en remontant, à vide ou chargé.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Deuxième bureau.

3. Le second bureau sera placé à Pontoise.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, 1° pour toute la navigation descendante depuis Compiègne jusqu'à Pontoise, et pour la même navigation en remontant de Pontoise à Compiègne; 2° pour la navigation existante du Pecq à Pontoise; 3° pour la navigation existante de Mantes à Pontoise; et ce, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement, savoir :

1°. De Compiègne à Pontoise, en descendant (1),

Par bateau de 38 mètres de longueur et au-dessus, *seize francs.*

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *treize francs.*

Par bateau de 30 mètres et au-dessous, *onze francs.*

---

(1) Par décision du ministre de l'intérieur du 15 vendémiaire an XII (8 octobre 1803), les bateaux de 15 mètres et au-dessous ne doivent payer au bureau de Pontoise, en descendant, qu'un droit de navigation de *cinq francs cinquante centimes.*

Par train de bois de charpente, sciage et charronnage, *seize francs*.

Par train de bois à brûler, *treize francs*.

Le tiers du droit sera payé en remontant, à vide ou chargé.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

2°. Du Pecq à Pontoise,

Par bateau de 38 mètres et au-dessus, chargé ou non chargé, *dix francs*.

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *huit francs*.

Par bateau de 30 mètres et au-dessous, *six francs*.

3°. De Mantes à Pontoise,

Par bateau de 38 mètres et au-dessus, chargé ou non chargé, *dix francs*.

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *huit francs*.

Par bateau de trente mètres et au-dessous, *six francs*.

Traitement des Receveurs et Contrôleurs.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Compiègne et Pontoise, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bu-

reau, logement, chauffage, etc., aux receveurs, sept centimes par franc; et aux contrôleurs, trois centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs de Compiègne et Pontoise, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Oise.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par franc sur ces versemens.

Il ne lui sera accordé aucun frais de bureau.

HUITIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Laon.

Bureaux de perception.

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du huitième arrondissement du bassin de la Seine, deux bureaux de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

2. Le premier bureau sera placé à Soissons.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante depuis Neufchâtel et Pontavert jusqu'à Soissons, et pour la même navigation en remontant de Soissons à Pontavert et Neufchâtel, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera, en descendant et en remontant, conformément au tarif qui suit, savoir :

Par bateau de 38 mètres de longueur et au-dessus, *six francs.*

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *cinq francs.*

Par bateau de 32 mètres et au-dessous, *quatre francs.*

Par train de Neufchâtel et Pontavert, *trois francs.*

Chaque bateau non chargé paiera le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Second bureau.

3. Le second bureau sera placé à Compiègne.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de Soissons à Compiègne, et pour la même navigation en remontant de Compiègne à Soissons, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera en descendant et en remontant conformément au tarif qui suit, savoir :

Par bateau de 38 mètres de longueur et au-dessus, *dix francs*.

Par bateau de 32 à 38 mètres exclusivement, *huit francs*.

Par bateau de 32 mètres et au-dessous, *six francs*.

Par train de bois de charpente et de chauffage, *neuf francs*.

Chaque bateau non chargé paiera le tiers.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

4. Il y aura dans chacun des bureaux établis à Soissons et à Compiègne, un receveur et un contrôleur.

Il sera alloué, sur le montant des recettes de chaque bureau, pour tout traitement, frais de bureau, logement, chauffage, etc., aux receveurs, sept centimes par franc; et aux contrôleurs, trois centimes par franc.

Versemens.

5. Les produits de la perception seront, par les receveurs de Soissons et de Compiègne, versés tous les mois, et sans qu'il leur soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Aisne.

Traitement du Receveur-général.

6. Le receveur-général prélèvera un centime par

franc sur ces versemens. Il ne lui sera accordé aucun frais de bureau.

NEUVIÈME ARRONDISSEMENT.

Chef-lieu, Évreux.

Bureau de perception.

Art. 1er. Il sera établi, dans l'étendue du neuvième arrondissement du bassin de la Seine, un bureau de perception pour l'octroi de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Vaudreuil.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante, depuis Louviers jusqu'au confluent de la Seine, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

Pour les bateaux chargés de toute espèce de marchandises, *sept francs soixante-quinze centimes.*

Pour les bateaux chargés de futailles, *sept francs cinquante centimes.*

Pour les bateaux vides, *trois francs vingt-cinq centimes.*

Pour chaque train, *sept francs cinquante centimes.*



... de l'Eure,
l'article 29 de l'arr

4. A compter d
desdits droits, le se
ticle précédent s'ex
troi de navigation.

Le préfet de l'Eu
leur situation par l
ment, lequel en dr
des détenteurs actuel

Traitement de

5. Il y aura à Vau
trôleur.

Il sera alloué, sur
tout traitement, frais
fage, etc., au receveu
au contrôleur, trois ce

receveur de Vaudreuil, versés tous les mois, et sans qu'il lui soit accordé aucun frais de transport, entre les mains du receveur-général du département de l'Eure.

Traitement du Receveur-général.

7. Le receveur-général prélèvera deux centimes par franc sur ces versemens.

Il ne lui sera alloué aucun frais de bureau.

ORDONNANCE DU ROI *relative à la manière de mesurer les bateaux à vapeur pour la perception du droit de navigation.*

Au château de Saint-Cloud, le 3 juillet 1822.

Le mesurage des bateaux à vapeur qui naviguent sur la basse Seine sera calculé d'après l'espace uniquement destiné au placement des marchandises, et déduction faite de l'espace nécessaire à l'emplacement de la machine à vapeur, au magasin des combustibles, à celui des agrès et au logement des équipages.

XIII. BASSIN DE LA SOMME.

DÉCRET *concernant le bassin de la Somme et le droit de navigation sur cette rivière et celle d'Avre.*

Strasbourg, 8 vendémiaire an XIV. (30 septembre 1805.)

Art. 1er. La rivière de Somme, et celle d'Avre qui y afflue, formeront un seul bassin de navigation, sous le nom de *bassin d ela Somme.*

2. Le bassin de la Somme, attribué au préfet de la Somme, se compose :

1°. De la Somme, depuis le point navigable jusqu'à la mer;

2°. De la rivière d'Avre, depuis le point navigable jusqu'à son embouchure.

3. Il ne sera établi qu'un seul bureau pour la perception du droit de navigation sur le bassin de la Somme.

Le tarif en vertu duquel devra se faire cette perception, et le lieu où le bureau devra être établi, seront déterminés par un décret spécial.

4. La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de la Somme, sera faite par l'administration des Droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et distinctement au trésor public.

DÉCRET *contenant règlement pour la perception de l'octroi de navigation sur le bassin de la Somme.*

Strasbourg, le 8 vendémiaire an XIV. (30 septembre 1805.)

Art. 1er. Il sera établi dans l'étendue du seul arrondissement dont se compose le bassin de la Somme, un bureau pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

2. Ce bureau sera placé à Abbeville.

Le droit de navigation sera perçu au passage de ce bureau,

1°. Pour la navigation descendante à partir d'Amiens, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard à la distance parcourue ou à parcourir;

2°. Pour la navigation descendante à partir d'Abbeville, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard à la distance parcourue ou à parcourir.

La perception se fera conformément au tarif qui suit :

1°. En descendant d'Amiens à Abbeville,

Les bateaux dits *grebannes* paieront *douze francs.*

Les diligences d'eau paieront *sept francs vingt-cinq centimes.*

Les petits bateaux ou alléges paieront *quatre francs quatre-vingts centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

2°. En descendant d'Abbeville à la mer,

Les bateaux dits *grebannes* paieront *neuf francs*.

Les diligences d'eau paieront *cinq francs quarante centimes.*

Les petits bateaux ou alléges paieront *trois francs soixante centimes.*

Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

Les bateaux chargés en tout ou en partie de sel, d'eau-de-vie, de vin, de sucre ou épiceries, de fers fondus ou forgés, paieront *moitié en sus* du droit fixé.

Les bateaux uniquement chargés de sable, d'engrais, de fumiers, de pavés et de pierres à bâtir, ne paieront que la *moitié du droit.*

Les bateaux vides ne paieront que le *tiers.*

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Sont exempts de tous droits,

1°. Les bâtimens faisant partie des flotilles impériales, et ceux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées, et d'objets destinés au service des camps;

2°. Les bâtimens uniquement chargés de légumes, les bateaux pêcheurs, ceux employés à traverser la

rivière d'un bord à l'autre, et les bateaux suivans; contenant uniquement les agrès nécessaires à la navigation;

3°. Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation;

4°. Les bateaux chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbes pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bâtimens allant ou revenant à vide dans cette même étendue.

3. Les produits du droit seront, par le receveur du bureau d'Abbeville, versés entre les mains du directeur de la régie des Droits réunis du département de la Somme, à Amiens.

DÉCRET *qui modifie le tarif fixé par celui du 8 vendémiaire an XIV.*

Au palais des Tuileries, le 20 janvier 1811.

Art. 1er. Les bateaux naviguant sur la Somme depuis Amiens jusqu'à la mer, seront considérés, pour le paiement du droit de navigation, comme divisés en six classes, ainsi qu'il suit :

1re Classe. Bateaux communément désignés sous le nom de *grebannes*, du port de 22 à 25 tonn.

2° Classe.	Alléges dites *piquinois*......	15 à 17 tonn.
3° —	Diligences ou coches d'eau..	10 à 12
4° —	Alléges dites *Longois*......	10 à 11
5° —	Bateaux de Mareuil dits *Pequerets*................	3 à 4
6° —	Bateaux de Bray dits *Pequerets*................	2 à 3

2. Ils paieront le droit au bureau d'Abbeville, conformément au tarif qui suit :

1°. Pour la navigation descendante d'Amiens à Abbeville, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement ;

		fr.	c.
Bateaux	de 1re classe................	12	»
	de 2e....................	8	»
	de 3e....................	5	50
	de 4e....................	5	»
	de 5e....................	1	50
	de 6e....................	1	»

Le même droit sera payé en remontant.

2°. Pour la navigation descendante d'Abbeville à la mer, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement ;

		fr.	c.
Bateaux	de 1re classe................	9	»
	de 2e....................	6	»
	de 3e....................	4	12
	de 4e....................	3	75
	de 5e....................	1	12
	de 6e....................	»	75

Le même droit sera payé en remontant.

3. La tourbe fera partie des objets pour le transport desquels les bateaux ne paient aucun droit.

4. Toutes les autres dispositions du décret du 8 vendémiaire an XIV, portant organisation du droit, seront maintenues.

ORDONNANCE DU ROI *qui modifie les tarifs précédens*,

Au château des Tuileries, le 29 novembre 1815.

Art. 1er. Les prix portés aux tarifs du droit de navigation du bassin de la Somme, approuvés par les décrets du 8 vendémiaire an XIV, et 20 janvier 1811, sont provisoirement modérés ainsi qu'il suit :

Pour la descente et la remonte d'Amiens à Abbeville,

Les bateaux de 1re classe, dits *grebannes*, du port de 22 à 25 tonneaux, ne paieront que *neuf francs*.

Ceux de 2e classe, dits *piquinois*, du port de 15 à 17 tonneaux, ne paieront que *six francs*.

Ceux de 3e classe, dits *diligences*, du port de 10 à 12 tonneaux, ne paieront que *cinq francs*.

Ceux de 4e classe, dits *Longois*, du port de 10 à 11 tonneaux, ne paieront que *quatre francs cinquante centimes*.

Ceux de 5e classe, dits *pequerets de Mareuil*, du

port de 3 à 4 tonneaux, continueront de payer *un franc cinquante centimes.*

Ceux de 6e classe, dits *pequerets de Bray*, du port de 2 à 3 tonneaux, continueront de payer *un franc.*

Pour la descente et la remonte d'Abbeville à la mer,

Les bateaux de 1re classe ne paieront que *six francs.*

Ceux de 2e classe ne paieront que *quatre francs cinquante centimes.*

Ceux de 4e classe ne paieront que *trois francs cinquante centimes.*

Ceux de 5e classe ne paieront qu'*un franc.*

Ceux de 6e classe ne paieront que *soixante centimes.*

2. Les modérations portées dans l'article précédent cesseront d'avoir lieu lorsque l'état de la navigation de la Somme permettra aux bateaux de voyager avec la charge que comporte leur tonnage.

Cet état de la navigation sera constaté par une commission composée de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, du sous-préfet de l'arrondissement et d'un membre de la Chambre du Commerce. Le rapport de cette commission sera soumis à l'approbation de notre directeur-général des ponts et chaussées.

3. Les dispositions des décrets des 8 vendémiaire an XIV et 20 janvier 1811, qui ne sont pas contraires à la présente ordonnance, sont maintenues dans leur entier.

XIV. BASSIN DE LA VILAINE.

DÉCRET *qui établit la perception du droit de navigation sur le bassin de la Vilaine.*

Au palais des Tuileries, le 11 janvier 1808.

TITRE PREMIER.

De la composition du bassin de la Vilaine.

Art. 1er. Le fleuve de la Vilaine formera, sous le nom de *bassin de la Vilaine*, un bassin de navigation.

TITRE II.

Des droits et de leur perception.

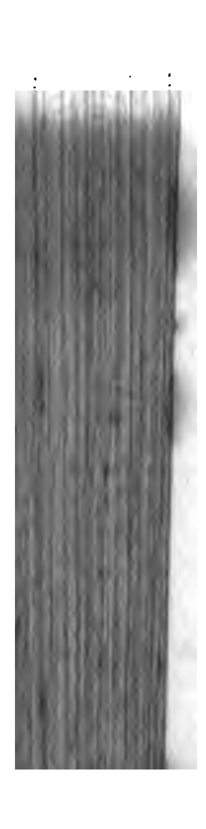
2. Les bateaux naviguant sur ce bassin sont divisés en trois classes :

La première classe comprend les bateaux ayant depuis 18 jusqu'à 12 mètres de longueur ;

La deuxième classe, les bateaux ayant depuis 12 mètres jusqu'à 6 mètres ;

La troisième classe, les bateaux au-dessous de 6 mètres.

3. Il sera établi sur le bassin de la Vilaine, pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X, quatre bureaux de perception placés à Rennes, Pontréau, Guipri et Redon.



Pontréau, et pour la mê

La perception s'y fe

suit, soit à la remonte

De Cesson à Rennes,

Les bateaux de 1re

cinquante centimes.

Les bateaux de 2e cl

centimes.

Les bateaux de 3e c

dix centimes.

De Rennes à Pontréa

Les bateaux de 1re cl

Les bateaux de 2e c

vingt centimes.

Les bateaux de 3e

soixante centimes.

Bureau

L'octroi de navigation

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, soit à la remonte, soit à la descente :

Les bateaux de 1re classe paieront *dix-sept francs cinquante centimes*;

Les bateaux de 2e classe paieront *sept francs trente-cinq centimes.*

Les bateaux de 3e classe paieront *six francs trente centimes.*

Bureau de Guipri.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante de Guipri à Redon, et pour la même navigation en remontant.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, soit à la remonte, soit à la descente :

Les bateaux de 1re classe paieront *vingt francs.*

Les bateaux de 2e classe paieront *huit francs quarante centimes.*

Les bateaux de 3e classe paieront *sept francs vingt centimes.*

Bureau de Redon.

L'octroi de navigation sera perçu à ce bureau pour la navigation descendante depuis Redon jusqu'à la mer, et pour la même navigation en remontant.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, soit à la remonte, soit à la descente :

Tous les bateaux et bâtimens, quelles que soient leur dénomination et leur forme, paieront par tonneau *sept centimes.*

Les bâtimens étrangers paieront *quatorze centimes.*

4. Sur toute l'étendue du bassin de la Vilaine, le droit sera perçu à chaque bureau pour tout l'espace compris entre ce bureau et le bureau qui suit ou celui qui précède, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

5. A dater du jour de la mise en activité de la perception du droit de navigation, aucun particulier ni aucune commune ne pourront percevoir au passage des vannes et écluses, ou pertuis situés sur le bassin de la Vilaine, aucun droit de quelque nature qu'il soit, le tout conformément aux articles 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, des articles 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

6. Le service des pertuis, vannes et écluses s'exécutera par des personnes à ce commises, et dont le salaire sera pris sur le produit du droit de navigation.

7. Il est interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

8. Les meûniers ne pourront pas être nommés pour le service des écluses.

TITRE III.

Des Exemptions et Modérations.

9. Sont exempts de tous droits,

1°. Les bâtimens français faisant partie des flotilles

et

impériales, et ceux chargés de l'approvisionnement des armées et des objets destinés au service des camps;

2°. Les bateaux pêcheurs, et les bateaux suivans, contenant les agrès nécessaires à la navigation ;

3°. Les bateaux traversant la rivière d'un bord à l'autre;

4°. Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation ;

5°. Les bateaux des fermiers ou propriétaires de récoltes et de grains en gerbe, dans l'étendue de leur exploitation.

10. Ne paieront que la moitié du droit fixé,

1°. Les bateaux vides, à l'exception toutefois des bateaux de 3ᵉ classe, lesquels paieront, chargés ou non chargés, la totalité du droit fixé par le présent tarif;

2°. Les bateaux uniquement chargés de sel;

3°. Les bateaux uniquement chargés de sable, d'engrais, de pierres à bâtir, et généralement de matériaux propres à la construction.

TITRE IV.

De la Recette.

11. La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de la Vilaine sera faite par l'administration générale de la régie des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et directement au Trésor public.

SECTION II.

TARIFS DES DROITS DE NAVIGATION SUR LES CANAUX.

XV. CANAL D'AIRE A LA BASSÉE.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur le canal d'Aire à la Bassée, annexé à la loi du 14 août 1822.*

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir, sans égard aux fractions; chaque distance sera de cinq kilomètres.

La perception se fera, sur la remonte comme sur la descente, en kilolitres, en myriagrammes, en mètres cubes, suivant la nature des chargemens, et comme il suit :

		f	c
1°. Par kilolitre.	de froment, soit en grain, soit en farine	0	250
	d'orge, seigle, blé de Turquie, soit en grains, soit en farine	0	175
	d'avoine et autres menus grains	0	125
	de sel marin et autres substances de ce genre	0	300
	de vin, eau-de-vie, vinaigre et autres boissons et liqueurs	0	400
	de cidre, bière et poiré	0	200

1°. Par dixain de myriagrammes (ou quintal métrique)......	de mine et minerai....	0f	015m
	de scories et de métaux.	0	022
	de fer et fonte ouvrés et non ouvrés, et autres métaux.............	0	030
	de cristaux ou porcelaines..............	0	044
	de faïence, verres à vitres, verres blancs et bouteilles..............	0	030
	de sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre, lin ouvré, tabac, bois de teinture, et autres objets de ce genre.....	0	044
	de chanvre et lin non ouvrés..............	0	035
	de foin, paille, et autres fourrages...........	0	020
	de tourbe, de fumier et de cendres fossiles..	0	005
Par mètre cube......	de marbre, pierre de taille, plâtre, tuiles, briques, ardoises, chaux, charbon de terre..............	0	200
	de pierre mureuse, marne, argile, sable et gravier..............	0	100

Par mètre cube.	de bois d'écarrissage, de sciage, et autres de ce genre...........	o	200^{m}
	de bois à brûler transporté par bateaux....	o	100
	debois à brûler en trains.	o	025
	de fagots et charbonnettes.............	o	020
4°. Pour une bascule de poisson....	par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour le tirant d'eau.............	o	200
5°. Pour un poinçon vide de deux cent vingt-huit litres................		o	010
6°. Pour un bateau quelconque en vidange.........................		o	650

Nota. Les droits établis au poids ne seront pas comptés au-dessous du dixain de myriagrammes; ceux établis au cube, au-dessous de l'hectolitre et de deux centièmes de mètre cube.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Les marchandises de toute nature qui ne seront pas indiquées au présent tarif, paieront le droit fixé pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport. Ces classifications supplémentaires se feront toujours d'accord entre le Gouvernement et la Compagnie.

XVI. CANAL DES ARDENNES.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur le canal des Ardennes, depuis Neufchâtel sur l'Aisne, jusqu'à l'embouchure de la Bar dans la Meuse, et, s'il y a lieu, sur l'Aisne supérieure et la rivière d'Aire; annexé à la loi du* 5 *août* 1821.

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir, sans égard aux fractions; chaque distance sera de cinq kilomètres.

La perception se fera, sur la remonte comme sur la descente, en kilolitres, en myriagrammes, en mètres cubes, suivant la nature des chargemens.

1°. Par kilolitre

de froment, orge, seigle, blé de Turquie, soit en grain, soit en farine	0f 250m
d'avoine et autres menus grains	0 135
de sel marin et autres substances de ce genre	0 300
de vin, eau-de-vie, vinaigre, et autres boissons et liqueurs	0 400

2°. Par dixain de myriagrames (ou quintal métrique) de mine et minerais

de mine et minerais	0 015
de scories de métaux	0 022
de fer et fonte ouvrés ou non ouvrés et autres métaux	0 030
de cristaux ou porcelaines	0 044

de faïence, verres à vitres, verres blancs et bouteilles.	0f	030c
de sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre et lin ouvrés, tabac, bois de teinture et autres objets de ce genre.	0	044
de chanvre et lin non ouvrés.	0	035
de foin, paille et autres fourrages.	0	020
de tourbe et de fumier, et de cendres fossiles	0	005
3°. Par mètre cube		
de marbre, pierre de taille, plâtre, tuiles, briques, ardoises, chaux et charbon de terre.	0	200
de pierre mureuse, marne, argile, sable, gravier.	0	100
de bois d'écarrissage, de sciage, et autres de ce genre.	0	200
de bois à brûler, fagots et charbonnettes.	0	100
4°. Pour une bascule de poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de dix centimètres pour le tirant d'eau.	0	200
5°. Pour un poinçon vide de deux cent vingt-huit litres.	0	010
6°. Pour un bateau quelconque en vidange.	0	650

Nota. Les droits établis au poids ne seront pas comptés au-dessous du dixain de myriagrammes; ceux établis au cube, au-dessous de l'hectolitre et de deux centièmes de mètre cube.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Les marchandises de toute nature qui ne seront point indiquées au présent tarif, paieront le droit fixé pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport.

Ces classifications supplémentaires se feront toujours d'accord entre le Gouvernement et la Compagnie.

XVII. CANAL D'ARLES A BOUC.

Tarif *des droits de navigation à percevoir sur ce canal, annexé à la loi du* 14 *août* 1822.

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.

XVIII. CANAUX DE BEAUCAIRE, DE LA RADELLE, DE SILVÉRÉAL ET DU BOURGIDOU.

Extrait du traité *passé le* 27 *floréal an IX* (17 *mai* 1801) *pour l'achèvement des canaux de Beaucaire et de la Radelle, et approuvé par l'arrêté du gouvernement du* 17 *prairial an IX* (6 *juin* 1801).

Art. 1er. En exécution de la loi du 25 ventose an IX, le gouvernement concède et abandonne au citoyen Louis-François Perrochel, stipulant pour lui et sa compagnie ou ses commands, ce acceptant;

1°. Le droit de percevoir, à compter du 1er vendémiaire an X et pendant quatre-vingts années qui commenceront à courir des dits jour et an, une taxe de navigation sur le transport de toutes les marchandises, denrées et effets qui seront voiturés sur les canaux de Beaucaire à Aiguesmortes, et de la Radelle entre Aiguesmortes et l'étang de Mauguio, ainsi que ceux de Silvéréal et du Bourgidou, entre le petit Rhône et Aiguesmortes, ces deux derniers canaux formant le prolongement de celui de la Radelle.

Cette taxe sera la même que celle qui se perçoit sur le canal du Midi (1); elle se percevra d'après les mêmes règles, sur les mêmes objets et denrées, sur le même pied et d'après le même tarif, en observant seulement que le cent de planches de sapin ou hêtre allant par radeaux, qui, sur le canal du Midi, paie huit centimes par cinq kilomètres d'étendue lorsque ces planches viennent de Toulouse, et quatre centimes seulement lorsquelles viennent de Quillan, ne paieront que ce dernier droit sur les canaux concédés par le présent traité, de quelque endroit qu'elles y arrivent.

Le tarif sera imprimé et affiché dans le lieu le plus apparent des bureaux à établir pour la perception, et les distances seront marquées par des bornes indicatives et numérotées.

---

(1) *V.* le tarif du canal du Midi, n° XXXI.

XIX. CANAL DU BLAVET.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur ce canal, annexé à la loi du* 14 *août* 1822.

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.

XX. CANAL DE BOURGOGNE.

Nota. S. Exc. le ministre des finances a décidé, le 13 septembre 1816, que les droits de navigation ne seraient pas exigés pour le transport des matériaux destinés aux réparations et à l'entretien du canal de Bourgogne.

DÉCRET *qui fixe le droit de navigation à percevoir sur le canal de jonction du Doubs à la Saône et sur la partie du canal de Bourgogne comprise entre Dijon et Saint-Jean-de-Losne.*

Au palais des Tuileries, le 11 avril 1811.

Art. 1er. Il sera perçu un droit de navigation sur le canal de jonction du Doubs à la Saône, formant la première division du canal Napoléon, et sur la partie du canal de Bourgogne comprise entre Dijon et Saint-Jean-de-Losne.

2. Ce droit sera perçu pour les deux canaux au

bureau de navigation déjà existant à Saint-Jean-de-Losne; et, afin d'atteindre les bateaux qui, du canal Napoléon, remontent vers Auxonne ou lieux supérieurs, il sera établi, si besoin est, un préposé auxiliaire à l'écluse d'embouchure du canal Napoléon dans la Saône.

La perception se fera pour la remonte et la descente, conformément au tarif qui suit :

Il sera payé par distance de cinq kilomètres, parcourus ou à parcourir,

Savoir :

Pour un kilolitre de blé, orge ou seigle..	0 f	220 m
Id. d'avoine et autres menus grains..	0	140
Id. de farine de blé, orge ou seigle....	0	180
Id. de son drêche................	0	140
Id. de légumes....................	0	210
Id. de fruits de toute espèce........	0	210
Id. de sel.........................	0	250
Id. de cendres neuves.............	0	200
Id. de charbon de bois............	0	060
Le dixain de myriagrammes de cristaux et porcelaine.............	0	060
Id. de faïence, verres à vitre, et verres blancs..................	0	030
Id. de bouteilles..................	0	020
Id. de fer et autres métaux ouvrés...	0	030
Id. *Id.* *Id.* non ouvrés.	0	024
Id. de scories de métaux..........	0	018

Le dixain de myriagrammes de foin, paille et autres fourrages......	0 f	020 m
Pour le mètre cube de mines et minéraux....................	0	350
Id. de marbre....................	0	350
Id. de pierre de taille.............	0	110
Id. de moellons, plâtre non cuit et pierre à chaux.............	0	080
Id. de plâtre cuit, chaux et briques, tuiles, cendres lessivées......	0	090
Id. de houille, charbon de terre et ardoise....................	0	090
Id. de terre argileuse, sable, sablon, gravier..................	0	070
Id. de fumier....................	0	070
Id. de bois d'écarrissage, sciage et autres....................	0	110
Id. à brûler....................	0	070
Id. de fagots et charbonnettes......	0	070
Id. écorce, tan..................	0	070
Un bateau en vidange tel qu'il soit....	0	650
Une bascule à poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour son tirant d'eau..........	0	200
Un poinçon vide de 228 litres.........	0	010
Id. de vin de la capacité de 228 litres.	0	120
Id. de vinaigre et autres boissons...	0	120

Un poinçon d'eau-de-vie et autres liqueurs	0f	180m
Id. de lie........................	0	070

Les droits à percevoir sur les objets non compris au présent tarif, sont les mêmes que ceux du tarif du canal du Centre.

En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Les droits se paieront par distances entières, sans avoir égard aux fractions de distance parcourue ou à parcourir.

Les poids ne seront pas comptés au-dessous de dix myriagrammes, et les cubes au-dessous du kilolitre et du dixième du mètre cube.

3. Les produits du droit seront, par le receveur du bureau de Saint-Jean-de-Losne, versés à la caisse du directeur des Droits réunis du département de la Côte-d'Or.

. . . .

ORDONNANCE DU ROI *relative à la perception du droit de navigation sur le canal de Bourgogne entre Dijon et Pont-de-Pany.*

Au château des Tuileries, le 24 février 1815.

Art. 1er. Les droits de navigation établis par le décret du 12 avril 1811 sur le canal de Bourgogne, et perçus à Saint-Jean-de-Losne pour la partie comprise entre ce dernier point et Dijon, seront égale-

ment perçus d'après les bases prescrites par ce décret pour la partie de ce canal nouvellement mise en état de navigation depuis Dijon jusqu'à Pont-de-Pany.

2. Il sera établi à cet effet deux nouveaux bureaux de perception ; le premier à Dijon, et le second à Pont-de-Pany.

Le bureau de Dijon percevra le droit sur les bateaux et marchandises qui vont de Dijon à Saint-Jean-de-Losne, ou qui remontent à Dijon des points intermédiaires de Saint-Jean-de-Losne.

Le même bureau percevra le droit de Dijon à Pont-de-Pany, et des points intermédiaires de Pont-de-Pany à Dijon.

Le bureau de Pont-de-Pany percevra le droit de Pont-de-Pany à Dijon, ainsi que des points intermédiaires de Dijon à Pont-de-Pany.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur toute l'étendue du canal de Bourgogne, annexé à la loi du* 14 *août* 1822.

Nota. Ce tarif est le même que celui d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.



avoir égard aux fractions

parcourir.

Les poids ne seront pas

myriagrammes, et les cu

et du dixième du mètre

3. Les produits du dr

du bureau de Saint-Je

caisse du directeur des D

de la Côte-d'Or.

. . . .

ORDONNANCE DU ROI *rel*

droit de navigation s

entre Dijon et Pont-d

Au château

de commerce les unes avec les autres. C'est à quoy ont heureusement travaillé ceux qui ont entrepris et construit depuis quatre ans en çà, un canal depuis ladite riviere de Loire jusqu'à nôtre ville de Montargis, où la riviere de Loing qui tombe dans la Seine commence d'être navigable, puisque par le moïen dudit canal toutes les marchandises et denrées que produisent les provinces d'Auvergne, Forests, Bourbonnois, Berry, Tourraine, Anjou, et les autres que la riviere de Loire va arroussant, même celles qui venoient d'Italie, Provence, Languedoc et Lyon, par la voye des rouliers et mulets, pourront dorênavant être transportées en nôtre bonne ville de Paris et lieux circonvoisins jusqu'à la mer, avec moins de frais et plus de facilité pour les marchands, et avec moins de hazard et plus de commodité pour les marchandises, lesquelles passeront en plus grande quantité par eauë que par terre, et seront aussi moins gâtées et corrompuës. Ce qu'aïant été prévû et considéré par le deffunt roy nôtre très honoré seigneur et pere que Dieu absolve, il auroit jugé ce canal un ouvrage très utile pour le public, et une entreprise digne de son soin, soit à cause de la longue étenduë d'iceluy, de la difficulté des pays et montagnes qu'il traverse, du grand nombre d'écluses, déchargeoirs, bondes et niveaux, conduites et retenuës d'eauës necessaires, afin d'en fournir suffisamment ledit canal pour la navigation; soit à cause de la grande dépense qu'il convenoit faire pour faire et

parfaire ces ouvrages, et pour les entretenir cy-après.

Toutesfois nonobstant ces difficultez et dépense, ledit canal a été depuis quelques années courageusement entrepris par quelques particuliers de nos sujets qui se sont unis et associez pour cet effet, et qui dans un tems auquel la guerre leur donnoit sujet de ne se pas engager en une telle entreprise, qu'aux dépens du public, l'ont néanmoins, par une généreuse résolution mis en sa perfection à leurs propres coûts et dépens, sans qu'il ait été fait sur ce sujet aucune levée ny imposition sur nos peuples, et sans que notre épargne en ait été chargée jusques icy, en sorte que l'on a vû plusieurs batteaux chargez de diverses marchandises, bascules à poissons et trains de bois venus de Roanne, d'Auvergne, de Tours, d'Angers, et autres lieux, aborder aux ports de nôtredite ville de Paris avec grande joïe et admiration d'un chacun.

Lorsque cette affaire nous fut proposée par deffunt M^e. Guillaume Bouteroue et Jacques Guyon, qui pour tous nosdits sujets associez s'étoient présentez en nôtre conseil, nous leur fîmes don de la propriété dudit canal avec cette faculté : Qu'autres ne pourroient voiturer des marchandises sur iceluy que ceux qui seroient par eux établis pour cet effet, moïennant les droits de voiture, de péage et d'éclusées portez par nos Lettres Patentes en forme de charte du mois de septembre mil six cent trente-huit. Mais depuis le décès desdits Bouteroue et Guyon

qui s'étoient chargez de l'ordre et œconomie desdites voitures, nosdits sujets propriétaires dudit canal ont trouvé divers inconveniens à les continuer préjudiciables à eux et au public, procedans la plûpart de la malice et infidelité des voituriers qui n'ont pas le soin nécessaire des marchandises qu'ils rendent à Paris mal conditionnées et quelquesfois en moindre nombre et quantité qu'elles ne leur ont été délivrées, emploïent plus de tems qu'il ne faut pour la conduite d'icelles depuis Briare jusqu'à Paris, et pour éviter la peine de leur négligence et malice, demandent au contraire de plus grands salaires que leurs marchez ne portent, abandonnent les batteaux desdits propriétaires à my-chemin en les remontant, et se retirent après avoir été païez de leur voïage, dissipent ou emportent les voiles, cordages, et autres ustensiles, pour raison de quoi lesdits proprietaires se sont trouvez chargez d'une infinité de procez contre lesdits voituriers. Comme aussi contre les marchands qui de leur part ont quelquesfois sans raison prétendu leurs marchandises avoir été amenées mal conditionnées pour éviter le païement des droits attribuez auxdits propriétaires, joint que le changement de batteaux à Briare, où l'on décharge ceux de la riviere de Loire dans ceux du canal, ne se peut faire sans quelque tare à plusieurs sortes de marchandises, comme le charbon, verres, potteries, faïance, vin, huile, et autres, outre que ne se rencontrant pas quelquesfois nombre suffisant de batteaux à

Briare, il faut que les marchandises demeurent sur le port ou dans les magasins où elles se peuvent alterer. Tous lesquels inconveniens ont obligé des marchands à requerir diverses fois lesdits proprietaires de laisser passer debout sur ledit canal leurs marchandises en leur païant une certaine somme pour chaque cent pesant pour les marchandises au poids, et à proportion pour celles en compte et en nombre, pour et au lieu desdits droits de péages, d'éclusée, et de voiture mentionnez dans les susdites Lettres Patentes. SÇAVOIR faisons, Que mettans en consideration avec l'utilité et commodité publique celle desdits proprietaires, que nous voulons favorablement traiter autant qu'il nous est possible, dans une entreprise si importante et de si grande dépense, laquelle il leur convient encore continuer pour mettre cet ouvrage en plus grande perfection, et sçachant que le gain qu'ils croïoient se devoir faire sur les voitures des marchandises, étoit la principale partie du fruit qu'ils esperoient recevoir de leurs travaux, et des grandes sommes emploïées et à emploïer en cette affaire, les droits de péage et d'éclusée n'étans pas presque suffisans pour les dépenses de l'entretenement dudit canal, gages et appointemens des commis à l'entrée et sortie d'icelui, et gardes des étangs, écluses, et levées, pour conserver les ouvrages et les eauës, ouvrir et fermer les écluses, lever les pales, et faire toutes les choses necessaires pour cette navigation artificielle.

A CES CAUSES, et après nous être fait representer en nôtre Conseil nosdites Lettres Patentes en forme de charte, du mois de septembre mil six cent trente-huit, dont copie est cy-attachée sous le contre-scel de nôtre Chancellerie. De l'avis d'iceluy, et de nôtre certaine science, pleine puissance et autorité royale.

Nous avons dit et déclaré, disons et déclarons par ces présentes signées de nôtre main. Voulons et nous plaît, que nonobstant que par icelles nous ne permettions qu'ausdits propriétaires, ou plutôt aux personnes par eux établies, de voiturer sur ledit canal, il soit néanmoins loisible dorênavant à toutes personnes de voiturer des batteaux et marchandises sur iceluy, en païant pour tous droits, ce qui est specifié dans les tariffes ci-attachez sous ledit contre-scel de notre Chancellérie : lesquels droits nous avons permis et permettons ausdits propriétaires de prendre et percevoir sur toutes les marchandises et denrées qui passeront sur ledit canal, pour et au lieu, tant des droits de voitures, que droits de péages et d'éclusées, portez par nosdites Lettres Patentes du mois de septembre mil six cent trente huit. Et en consequence nous avons déchargé et déchargeons, en tant que besoin est ou seroit, lesdits propriétaires des voitures qu'ils étoient tenus faire faire. Comme aussi les marchands et voituriers de paier les droits de voitures, péages et éclusées, fors et excepté pour les batteaux et boutiques à poisson, qui après avoir passé de Loire à Montargis, rémonteront à vuide,

pour lesquels sera payé seulement le droit d'éclusée porté par nosdites Lettres Patentes, le tout sans préjudice du droit d'éclusée sur la riviere de Loing, qui sera payé ausdits propriétaires, en cas qu'il soit nécessaire d'y faire des écluses, et à mesure qu'ils les auront fait construire, conformément à nosdites Lettres Patentes, lesquelles au surplus, nous voulons et entendons être executées selon leur forme et teneur, fors et excepté pour ce qui est des appellations du juge dudit canal, qui seront relevées conformément à l'arrêt de vérification desdites Lettres en nôtre cour de Parlement. Declarons en outre que par l'article desdites Lettres où il est dit que les officiers dudit canal connoîtront de tous differends concernans la navigation, conservation des ouvrages dudit canal et perception de droits, nous n'avons pas entendu restraindre leur connoissance et jurisdiction à ces cas seulement, comme quelques-uns ont voulu prétendre, ny déroger par-là à la concession spécifiée auparavant de toute justice, haute, moyenne et basse sur ledit canal, bords et levées, et en toute l'étenduë qui y est specifié, le tout affranchy de la justice, censive et mouvance de quelques seigneurs que ce soit; mais que lesdits cas ont été spécifiez, afin qu'aucun autre juge, comme consuls, juges des marchands, Hôtel de Ville de Paris, ou autres n'en pûssent prétendre la connaissance sous quelque prétexte que ce fut. Si donnons en mandement à nos amez et féaux conseillers, les gens tenant nôtre cour

de Parlement, que ces présentes ils ayent à vérifier et registrer purement et simplement sans aucune restriction ny modification, et de tout le contenu en icelles, faire, souffrir et laisser joüir lesdits proprietaires du canal, leurs hoirs et successeurs dès maintenant et à toûjours, cessans et faisans cesser tous troubles et empêchemens au contraire. CAR tel est nôtre plaisir, et nonobstant tous édits, arrêts, constitution, priviléges et autres choses à ce contraires, ausquelles nous avons dérogé et dérogeons par cesdites presentes, et aux dérogatoires des dérogatoires y contenuës. Et afin que ce soit chose ferme et stable à toûjours, nous avons fait mettre nôtre scel à cesdites présentes, sauf en autres choses nôtre droit et l'autruy en toutes. Donné à Saint-Germain-en-Laye au mois de décembre, l'an de grace mil six cent quarante-deux, et de nôtre regne le trente-troisième. *Signé*, LOUIS, et plus bas, par le Roy en son Conseil, Boutillier. Et à côté, *Visa*, et scellé du grand sceau en cire verte de lacs de soye.

Enregistrées, oüy ce requérant le procureur general du Roy, pour joüir par les impetrans de l'effet y contenu, selon leur forme et teneur, aux charges et suivant l'arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le vingtiéme juillet mil six cent cinquante-un. *Signé*, GUYET.

TARIFFES *des droits que la Compagnie du canal de Loire en Seine prendra sur les marchandises qui passeront toutes désormais debout sur ledit canal, pour le péage, droit d'écluse et droit de voiture.*

PREMIER TARIFFE.

Des marchandises qui passeront de Loire à Montargis, ou de Montargis à la riviere de Loire.

De chaque poinçon de vin, jauge d'Orléans, *une livre dix sols.*

De chaque cent de solives ou de bois quarré de la qualité portée par le tarif des lettres-patentes, *quinze livres.*

Du cent de toises d'ais d'un pouce et demy d'espois, et douze pouces de large et au-dessous, *trois livres dix sols.*

Du cent de toises d'ais de chêne d'un pouce d'espois et au-dessous, et de largeur de douze pouces et au-dessous, *trois livres.*

Du cent de toises d'ais de sappin d'un pouce d'espois et au-dessous, et de douze pouces de large et au-dessous, *trois livres.*

Et des plus grandes largeurs et époisseurs, tant de chênes, sappin, qu'autres, à proportion.

De chaque corde de bois, *deux livres dix sols.*

De chaque millier de coches de bois, *quatre livres.*

Du millier de merrin à faire poinçons, *six livres dix sols.*

Du millier de lattes carrées et d'échalats, à compter vingt bottes pour millier, *une livre six sols.*

Du millier de lattes à ardoises, à compter quarante bottes pour millier, *deux livres quinze sols.*

Du cent pesant des marchandises au pied, *huit sols.*

Des encombrantes, *dix sols.*

Du millier d'ardoise carrée, *deux livres.*

Du millier d'ardoises rousse noire, *quatre livres dix sols.*

Du poinçon de cendre, *deux livres dix sols.*

Du cent de carpes au-dessous d'un pied, *cinq livres dix sols.*

Du cent de celles d'un pied en sus, *dix livres.*

Du cent de brochets au-dessous d'un pied, *cinq livres dix sols.*

Du cent de ceux de douze jusqu'à quinze pouces, le quinze non compris, *onze livres.*

Du cent de ceux de quinze jusqu'à dix-huit pouces, le dix-huit non compris, *vingt-deux livres.*

De ceux de dix-huit pouces et au-dessus, *quarante livres.*

Du cent de toises d'ais d'un pouce et d.
sols.

Du cent des mêmes ais d'un pouce et au
huit sols.

De chaque corde de bois, *dix sols.*

Du millier de coches de bois, *seize sols.*

Du millier de lattes carrées, à compter vi
pour millier, *trois sols.*

Du millier de merrin, *seize sols.*

Du cent de marchandises au poids, *deux*

Des encombrantes, *trois sols.*

Du millier d'ardoise carrée, *huit sols.*

Du millier d'ardoise rousse noire, *seize s*

Du poinçon de cendres, *sept sols six de*

Du cent de carpes et brochets au-dess
pied, *dix sols.*

Du cent de carpes de douze à quinze
quinze sols.

Des mêmes de quinze à dix-huit pouc

Du cent de brochets de douze pouces jusqu'à quinze, *deux livres.*

Des mêmes de quinze à dix-huit pouces, *trois livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *huit livres.*

Si l'on voiture de Loire entre l'écluse de Briare et celle d'Ouzoüer, ou desdits lieux du canal en Loire, à proportion de la distance desdits lieux de ceux de Briare et d'Ouzoüer, l'on partagera les droits de chaque sorte de marchandise. Et sera notté que depuis Briare en dessus jusqu'à demy montagne, c'est-à-dire jusques au canal de distribution, on ne laissera passer aucun batteau lequel ne soit chargé de quarante milliers au moins, et cent milliers au plus, ni bascule de moins de quatorze cent de carpes au-dessous d'un pied, et des autres poissons à proportion, ni demy train à moins de deux cent de solives, et des autres bois à proportion, si ce n'étoit que les marchands voulussent payer comme s'il y avoit la même quantité desdites marchandises en compte ou en nombre. Et pour passer la montagne des deux côtez, les batteaux seront de cinquante milliers au moins, et de cent milliers au plus; les bascules de deux milliers de carpes au-dessous d'un pied, et les trains de bois de cinq cent.

TROISIEME TARIFFE.

D'Ouzoüer à la rivière de Loire, et de la rivière de Loin à Ouzoüer.

Pour poinçon de vin, *sept sols.*

Pour cent de solives et de bois carré, *quatre livres dix sols.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et demy, *une livre cinq sols.*

Pour les mêmes d'un poulce et au-dessous, *une livre.*

Pour chaque corde de bois, *une livre.*

Pour cent de bottes de lattes à couvrir, *deux livres cinq sols.*

Pour millier de bois de fente dit *merrin*, *deux livres.*

Pour millier de coches de bois, *une livre quinze sols.*

Pour cent pesant des marchandises au poids, *trois sols.*

Pour les encombrantes, *quatre sols.*

Pour millier d'ardoise carrée, *neuf sols.*

Des mêmes rousses noires, *dix-huit sols.*

Pour poinçon de cendre, *onze sols.*

Pour cent de carpes et brochets au-dessous d'un pied, *une livre dix sols.*

Des carpes d'un pied jusqu'à quinze pouces, *deux livres.*

[redacted]

Des mêmes de quinze jusqu'à dix-huit pouces, *cinq livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *dix livres.*

Pour cent de brochets de douze jusqu'à quinze pouces, *deux livres.*

Des mêmes de quinze jusqu'à dix-huit pouces, *cinq livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *dix livres.*

Du cent de fagots à deux liens, *une livre.*

QUATRIEME TARIFFE.

Depuis Loire jusques sur la montagne, dans le canal de distribution, et depuis le canal de distribution jusqu'à la rivière de Loire.

Pour poinçon de vin, *seize sols.*

Pour cent de solives, *huit livres.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et demy d'épois et au-dessous, *deux livres.*

Des mêmes d'un pouce et au-dessous, *une livre quinze sols.*

Pour corde de bois, *une livre cinq sols.*

Pour cent de bottes de lattes à couvrir à tuile, *trois livres dix sols.*

Pour millier de bois de fente dit *merrin*, *trois livres dix sols.*

Pour millier de coches de bois, *deux livres dix sols.*

Pour cent pesant de marchandises au poids, *cinq sols.*

Pour les encombrantes, *six sols.*

Pour millier d'ardoise carrée, *une livre cinq sols.*

Pour millier d'ardoise rousse noire, *deux livres dix sols.*

Pour poinçon de cendre, *une livre six sols.*

Pour cent de carpes au-dessous d'un pied, *trois livres.*

Des mêmes d'un pied jusqu'à quinze pouces, *quatre livres.*

Des mêmes de quinze jusqu'à dix-huit pouces, *sept livres dix sols.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *seize livres.*

Pour cent de brochets de douze à quinze pouces, *cinq livres dix sols.*

Des mêmes de quinze à dix-huit pouces, *onze livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *vingt-une livres.*

Du cent de fagots, *une livre dix sols.*

Et pour les lieux qui sont entre Ouzoüer et la montagne au canal de distribution, sera observé la même règle que pour les autres ci-dessus entre Briare et Ouzoüer.

CINQUIEME TARIFFE.

De Belleauë et Ousoüer à Rogny, Chastillon ou Montargis, et de Montcresson, Chastillon ou Rogny, à la rivière de Loire, ou autres lieux au-delà de la montagne.

Comme les batteaux, bascules ou trains qui feront ledit trajet, consumeront autant d'eau au canal de distribution, que s'ils traversoient de Loire à Montargis, le tariffe en sera de même que le premier ci-dessus, avec cette difference neanmoins, que l'on leur rabattra les ecluses qui ne passeront point sur le pied des Lettres Patentes pour les droits d'éclusées.

SIXIÈME TARIFFE.

Du canal de distribution à Montargis, et de Montargis au canal de distribution.

Pour poinçon de vin, *une livre deux sols.*

Pour cent de solives et de bois carré, *onze livres dix sols.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et demy, *deux livres quinze sols.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et au-dessous, *deux livres cinq sols.*

Pour corde de bois, *deux livres.*

Pour millier de coches de bois, *trois livres dix sols.*

Pour millier de latte carrée, à compter vingt bottes pour millier, *une livre trois sols.*

Pour millier de bois de fente appellé *merrin*, *quatre livres dix sols.*

Pour cent pesant de marchandises, *six sols.*

Pour les encombrantes, *sept sols six deniers.*

Pour millier d'ardoise carrée, *une livre dix sols.*

Pour la rousse noire, *trois livres.*

Pour le poinçon de cendre, *une livre treize sols.*

Pour cent de carpes au-dessous d'un pied, *quatre livres dix sols.*

Des mêmes de douze jusques à quinze pouces, *cinq livres dix sols.*

Des mêmes de quinze jusques à dix-huit pouces, *onze livres.*

De dix-huit pouces et au-dessus, *vingt-cinq livres.*

Pour cent de brochets de douze à quinze pouces, *six livres quinze sols.*

Des mêmes de quinze à dix-huit pouces, *quatorze livres dix sols.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *trente livres.*

Et pour les marchandises qui du canal de distribution iront seulement à Mont-Cresson, Mont-Boüis et Chastillon, et desdits lieux audit canal, on ne déduira dudit tariffe aucune chose, mais seulement sur le total du batteau, bascule ou train, ce à quoy pourroit monter le droit d'éclusée porté par les Lettres

Patentes, des écluses qui seront depuis Montargis jusques ausdits lieux, ausquelles le batteau, train ou bascule n'auront point passé.

SEPTIÈME TARIFFE.

Depuis Rogny jusques à Montargis, et de Montargis jusques à Rogny.

Pour poinçon de vin, *une livre.*

Pour cent de solives, et de bois carré, *dix livres.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et demy, *deux livres dix sols.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et au-dessous, *deux livres.*

Pour chaque corde de bois, *une livre quinze sols.*

Pour millier de coches de bois, *trois livres.*

Pour millier de lattes à couvrir à tuile, à compter vingt bottes pour millier, *une livre deux sols.*

Pour millier de lattes à ardoises, à compter quarante bottes pour millier, *deux livres six sols.*

Pour cent de fagots à deux liens, *une livre dix sols.*

Pour millier de bois de fente, appellé *merrin*, *quatre livres cinq sols.*

Pour cent pesant de marchandises, *cinq sols.*

Pour les encombrantes, *six sols.*

Pour millier d'ardoise carrée, *une livre quatre sols.*

Pour millier d'ardoise rousse noire, *deux livres huit sols.*

Pour poinçon de cendre, *une livre huit sols.*

Pour cent de carpes au-dessous d'un pied, *trois livres quinze sols.*

Des mêmes carpes d'un pied jusques à quinze pouces, *cinq livres dix sols.*

Des mêmes de quinze à dix-huit pouces, *onze livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *vingt-deux livres.*

Pour cent de brochets de douze à quinze pouces, *six livres quinze sols.*

Des mêmes de quinze à dix-huit pouces, *douze livres dix sols.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *vingt-sept livres.*

Pour les marchandises qui partiront des lieux qui sont entre Rogny et Chastillon pour aller à Montargis, et de même de Montargis pour aller aux lieux susdits, sera observé l'ordre ci-dessus prescrit à la déduction des droits d'écluses qu'ils auront moins passé que ceux partant de Rogny.

HUITIÈME TARIFFE.

Depuis Chastillon jusques à Montargis, et depuis Montargis jusques à Chastillon.

Pour poinçon de vin, *seize sols.*

Pour cent de solives et de bois carré, *huit livres.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et demy, *deux livres.*

Pour cent de toises d'ais d'un pouce et au-dessous, *une livre quinze sols.*

Pour corde de bois, *une livre dix sols.*

Pour millier de coches de bois, *deux livres cinq sols.*

Pour millier de latte carrée, à compter vingt bottes pour millier, *une livre.*

Pour millier de bois de fente appellé *merrin*, *quatre livres.*

Pour cent pesant de marchandises, *quatre sols.*

Pour les encombrantes, *cinq sols six deniers.*

Pour millier d'ardoise carrée, *une livre.*

Pour millier d'ardoise rousse noire, *deux livres.*

Pour poinçon de cendre, *une livre deux sols.*

Pour cent de carpes au-dessous d'un pied, *trois livres.*

Des mêmes de douze jusques à quinze pouces, *quatre livres dix sols.*

Des mêmes de quinze jusques à dix-huit pouces, *neuf livres.*

Des mêmes de dix-huit pouces et au-dessus, *vingt livres.*

Pour cent de brochets de douze jusqu'à quinze pouces, *cinq livres.*

Des mêmes de quinse jusques à dix-huit, *dix livres.*



passe que ceux partant de

NEUVIÈME

Depuis Mont-Cresson jusques
jusques à M

Pour chaque poinçon d

Pour cent de solives, *c*

Pour cent de toises d d'épois, *une livre dix sol*

Pour cent d'ais d'un *livre cinq sols.*

Pour corde de bois, *un*

Pour millier de coches

Pour millier de lattes à ter vingt bottes pour milli

Pour millier de bois de *livres cinq sols.*

Pour les encombrantes, *quatre sols.*

Pour millier d'ardoise carrée, *quinze sols.*

Pour millier d'ardoises rousses noires, *une livre quinze sols.*

Pour poinçon de cendre, *douze sols.*

Pour cent de carpes au-dessous d'un pied, *une livre dix sols.*

Pour celles d'un pied et au-dessus, *trois livres.*

Du cent de brochets au-dessous d'un pied, *une livre dix sols.*

De ceux de douze jusques à quinze pouces, le quinzième non compris, *trois livres.*

De quinze jusques à dix-huit, le dix-huit non compris, *six livres.*

De dix-huit pouces en-sus, *douze livres.*

Et pour les marchandises qui partiront des lieux qui seront entre Mont-Cresson et la Thuillerie pour aller à Montargis, ou qui viendront de Montargis aux lieux susdits, ils seront reglez en la même forme qu'il a été dit ci-dessus en semblable rencontre.

DIXIÈME ET DERNIER TARIFFE.

De la Thuillerie à Montargis, et de Montargis à la Thuillerie.

Le même Tariffe qui est cy-dessus pour les marchandises qui iront de Loire à Briare sera observé

en ce lieu ici, et ne sera pas nécessaire que les batteaux qui iront aux lieux désignés par le présent Tariffe, de même que ceux qui iront de Loire à Briare, et de Briare en Loire, non plus que les bascules et trains de bois, soient chargez de telle quantité de marchandise, que pour les autres lieux, dont le reglement a esté fait cy-dessus suffisant que chaque batteau porte des marchandises jusques à la concurrence de la somme de dix livres pour lesdits droits, les bascules et les trains jusques à celle de six livres et plus, ce qui sera pour le moins, en sorte que l'on ne laissera point entrer de batteaux, bascules ou trains qui payent moins desdites sommes chacun.

Tariffe *pour le charbon de bois.*

Le charbon de bois, outre qu'il est leger, et de matière encombrante, ne pouvant être allegé à Montargis, à cause qu'il se gâte en le maniant, l'on est contraint de n'en mettre au plus que deux cent quarante poinçons sur chaque batteau, c'est pourquoy les droits n'en ayans point été reglez specifiquement par les Lettres Patentes, l'on a jugé à propos d'en faire un Tariffe séparé.

Et premièrement de Loire à Briare, on payera pour chaque poinçon de charbon, et de Briare en Loire, *deux sols.*

De Loire à Ouzoüer, et d'Ouzoüer à la riviere de Loire, *trois sols.*

De la riviere de Loire sur la montagne entre les deux écluses de distribution, et dudit lieu à la rivière de Loire, *six sols.*

De Briare à Montargis, et de Montargis à Briare, *dix-sept sols.*

De la montagne à Montargis, ou de Montargis à la montagne, c'est-à-dire, entre lesdites deux écluses de distribution, *quatorze sols.*

De Rogny à Montargis, et de Montargis à Rogny, *douze sols.*

De Chastillon à Montargis, et de Montargis à Chastillon, *neuf sols.*

De Mont-Cresson à Montargis, et de Montargis à Mont-Cresson, *quatre sols six deniers.*

De Montargis à la Thuillerie, et de la Thuillerie à Montargis, *deux sols.*

Et pour les lieux qui sont entre deux, l'on reglera les droits à la même forme qu'il a été dit ci-dessus aux autres Tariffes.

Fait et arresté au Conseil le dernier jour d'avril mil six cent quarante-deux. *Signé* DE BORDEAUX.

XXII. CANAL DE BROUAGE.

DÉCRET *portant établissement du droit de navigation sur ce canal.*

An palais des Tuileries, le 14 décembre 1810.

Art. 1er. Le droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X sera établi sur toute l'étendue du canal et chenal de Brouage situé dans l'arrondissement de Marennes, département de la Charente-Inférieure.

2. Ce droit sera perçu à compter du 1er avril prochain aux quatre bureaux ci-après désignés; savoir: aux deux bureaux de Rochefort et de Charente, faisant le service des droits réunis, et aux deux bureaux de Saint-Aignant et de Brouage faisant le service de l'administration des douanes.

3. Le droit sera perçu à chacun de ces quatre bureaux pour la navigation montante et descendante, sur le pied de quinze centimes par tonneau, sans avoir égard au point de départ ni au point de débarquement.

Tout bâtiment susceptible ou obligé de prendre un passeport, paiera au bureau des douanes de Brouage, les quinze centimes ci-dessus fixés, par tonneau, quel que soit son chargement, complet ou non complet. Les bateaux vides paieront le tiers du

droit. En cas de fraction, le centime entier sera perçu.

4. Le droit sera toujours payé à chacun des quatre bureaux, pour la distance à parcourir. Il sera exigible pour la distance parcourue ou censée parcourue, si le bâtiment est parti d'un point intermédiaire.

5. Les bâtimens navigant dans l'intérieur du canal et jusqu'au bureau de Brouage, ne paieront le droit qu'à raison de leur chargement; mais ce droit ne pourra être moindre que celui fixé pour les bateaux vides.

6. Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils seront uniquement chargés d'objets relatifs à la pêche, seront affranchis des droits.

7. Seront affranchis du droit,

1°. Les bâtimens appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps.

2°. Les bâtimens uniquement destinés au service et aux travaux de la navigation.

3°. Les bâtimens chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbes pour le compte des propriétaires, dans l'étendue de leur exploitation, et les bâtimens allant et venant à vide dans cette même étendue.

8. Chaque propriétaire de bâtiment ou bateau qui naviguera sur le canal, sera tenu d'avoir sur le flanc de son bâtiment une jauge en fer placée par les gens de l'art, et qui indiquera ostensiblement le port du



XXIII. CAN

Loi qui ordonne la perce

sur le canal du Cent

Du 28 fru

Art. 1er. Il sera perçu
dix jours après la publi
canal du Centre, un dr
distinct et séparé du pr
conduite des bateaux,
tions entre les chargeu
trons de bateaux contin

2. Néanmoins les bate
voyageurs, ou coches d'
établir, seront fournis
nal et le prix de voi

sur lesdits coches, 15 centimes pour cinq kilomètres (2,566 toises, ancienne mesure).

Le même droit sera payé par toute personne voyageant sur d'autres bateaux, excepté les patrons et gens de l'équipage.

Il ne sera perçu que moitié dudit droit pour les militaires et matelots en activité de service.

4. Toutes matières et marchandises transportées par ledit canal, paieront le droit de navigation fixé par le tarif annexé à la présente.

5. Ledit tarif sera imprimé, et affiché dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception, et les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

6. Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées d'un bord à l'autre, dans l'étendue d'une même commune, ne seront sujettes à aucun droit; à la charge, par les propriétaires, de tenir la main à ce que lesdites barques n'embarrassent la voie d'eau, et de se conformer aux règlemens de police de la navigation.

7. Les produits de la perception des droits de navigation, ainsi que de l'exploitation des étangs, fonds ruraux et autres dépendances du canal, seront spécialement affectés aux dépenses de constructions, réparations et entretien, ainsi qu'aux frais d'administration, et l'excédant versé dans la caisse du receveur des revenus des domaines nationaux.

8. Les onze étangs dont l'état est annexé à la pré-

sente (1), seront réunis au canal du Centre, pour servir à l'augmentation de ses réservoirs et à l'exploitation de ceux destinés à y verser leurs eaux.

9. Ceux desdits étangs qui sont propriétés nationales, sont en conséquence distraits des biens nationaux à vendre.

10. Ceux qui se trouveront appartenir à des particuliers, de même que ceux qui, ayant fait partie des biens nationaux, auraient été vendus, seront acquis pour la République, ensuite de l'estimation qui en sera faite par experts, et le prix entier acquitté ou consigné en cas d'opposition, avant que lesdits propriétaires puissent être dépossédés.

11. L'indemnité de ceux qui seraient fondés en droit à disposer des eaux d'aucun desdits étangs pour leurs moulins ou usines, sera également réglée par experts, et acquittée de la même manière.

12. Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de réunir quelque portion de terrain pour l'achèvement soit du grand réservoir de Torcy et de sa chaussée, soit de la rigole actuellement ouverte pour en amener

(1) Ces étangs sont ceux de Bordeau, Ravarde, Neuf, Saint-Pierre, le Duc, Lamotte-Bouchot, Porcher, Grande-Guillemette, Petite-Guillemette, Grande-Chaumette et Petite-Chaumette; ils couvrent ensemble une superficie de 53 hectares 48 ares 59 centiares, et contiennent un volume d'eau de 843,931 mètres cubes.

les eaux au point du partage, le Directoire exécutif en fera faire l'acquisition et acquitter le prix comme il est dit dans les articles précédens.

TARIF *des droits de navigation qui seront perçus sur le canal du Centre, par* 5 *kilomètres* (*lieue moyenne de* 2,566 *toises*).

Le dizain de myriagrammes de toutes matières et marchandises non ci-après spécifiées, paiera, savoir :

Pour les marchandises non encombrantes (1)	4 c.
Pour les encombrantes	5
Le poinçon de vin (2) de la capacité de 228 litres (environ 240 pintes, ancienne mesure)	12
d'eau-de-vie, vinaigre et autres liqueurs et boissons	12
de lie	9
de fruits et légumes	8

(1) Ce qui fait pour le trajet entier de 23,7 lieues moyennes de 5 kilomètres, ou 60,840 toises (ancienne mesure), 94,8 centimes; ce qui revient à 5 deniers $\frac{488}{1000}$ par quintal, et par lieue de 3000 toises.

(2) Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 85 centimes.

Les autres futailles à proportion.

Le poinçon vide....................	1 c.	
Le dizain de myriagrammes de tuiles, briques, chaux, plâtre cuit, sable, argile (1)............	3	5
de foin et paille (2)...........	3	
Le mètre cube (environ 29 pieds cubes, ancienne mesure) de bois à bâtir, bois carrés et solives (3).	22	
de bois de sciage et de fente.....	18	
de pierre de taille, de marbre (4)	60	
de moellons, pierre à chaux, pierre à plâtre (5)..........	50	
Le stère, ou mètre cube de bois de chauffage (6)...................	12	

(1) Ce qui revient à 4 deniers $\frac{12}{100}$ par quintal, et par lieue de 3,000 toises.

(2) Ce qui fait 3 deniers $\frac{53}{100}$ par quintal, et pour 3,000 toises.

(3) Ce qui fait, à 60 livres le pied cube, 3 deniers $\frac{55}{200}$ par quintal, et pour 3,000 toises.

(4) Ce qui fait 3 deniers $\frac{52}{100}$ par quintal, et pour 3,000 toises, le pied cube étant pris pour 185 livres.

(5) Ce qui fait 2 deniers $\frac{94}{100}$ par quintal, et pour lieue de 3,000 toises.

(6) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{52}{100}$ le quintal pour 3,000 toises, en prenant le pied cube pour 33 livres seulement, à cause des vides moyennement réduits.

Le stère de fagots, bois à charbon......		09 c.
Le kilolitre de charbon de bois (1).....		06
de charbon de terre (2)........		16
Le kilolitre de cendres neuves (3)......		20
de cendres lessivées ou charrées.		16
de sel (4)....................		25
Le kilolitre de blé (5)..................		22
d'avoine......................		14
de légumes.....................		21
Le train ou radeau de 27 mètres de longueur (environ 14 toises) savoir :		
de bois carrés................	5 f.	15
de planches...................	4	15
de bois de chauffage..........	2	50

Les trains plus longs à proportion.

Bateau de la tenue de 60 centimètres d'eau, non compris le fond (environ

(1) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{84}{100}$ par quintal, et pour 3,000 toises.

(2) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{35}{100}$ par quintal, et pour 3,000 toises.

(3) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{134}{1000}$ par quintal, et pour 3,000 toises.

(4) Ce qui revient par quintal, et pour 3,000, à 3 deniers $\frac{92}{100}$ en prenant le minot pour 100 livres.

(5) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{35}{100}$ par quintal, pour 3,000 toises.

22 pouces), chargé, savoir,		
de charbon de terre..............	2 fr.	
de cendres lessivées ou charrées.	2	
de bois de chauffage............	3	
de bois carrés, de fente, de sciage et de charronnage..........	4	
de pierres de taille et marbre...	4	10 c.
de moellons et plâtre.........	2	75
d'ardoises....................	6	
de foin et paille..............	4	
de fruits.....................	5	
Bateau à bascule, de poissons, à la tenue de 60 centimètres d'eau, paiera par double décimètre de tillac.		15
Un bateau de 160 décimètres de longueur (environ 8 toises)...........	2	15
de 185 décimètres (9 toises)...	3	15
de 205 décimètres (10 toises $\frac{1}{2}$).	5	
de 215 décimètres (11 toises)..	4	75
Tous bateaux dont la tenue excèdera 60 centimètres d'eau, paieront par chaque double centimètre d'augmentation............		60

Les bateaux ci-dessus mentionnés doivent être entendus de ceux fréquentant le canal de Briare; la charge des bâches, cizelandes, venant de Saône, et autres bateaux de forme différente, de moindre ou plus grande dimension, sera réduite ou déterminée d'après la

[redacted]

tenue d'eau, et paiera dans la même proportion.

Bateau vide (1).................... 65 c.

ARRÊTÉ *du Gouvernement qui fixe le droit à percevoir sur les farines transportées par le canal du Centre.*

Du 16 messidor an VIII. (5 juillet 1800.)

Art. 1er. Le droit à percevoir sur les farines transportées sur le canal du Centre sera, quel que soit le mode de chargement, perçu à raison du poids.

2. Le droit sera de trois centimes par dix myriagrammes et par cinq kilomètres de trajet.

....

DÉCRET *qui modifie le tarif annexé à la loi du 28 fructidor an V.*

Strasbourg, le 23 janvier 1806.

Art. 1er. A dater du 1er janvier 1806, le droit qui se perçoit sur le canal du Centre, d'après le

---

(1) Ce qui revient, pour le trajet entier, à 18 francs 40 centimes, au lieu de 20 francs que donnait le droit de 5 sous par écluse.

tarif annexé à la loi du 28 fructidor an V, sera fixé et perçu ainsi qu'il suit, sur les objets ci-après indiqués :

Par distance de cinq kilomètres, et par chaque centimètre d'enfoncement d'eau, déduction faite de six centimètres pour le fond du bateau :

Bois de chauffage	05 c.
Merrain, bois de fente, jantes, boisselleries	10
Houille, charbon de terre, cendres lessivées, et chaux	04
Sable, sablon, gravier, argile	03
Tuile, briques et plâtre cuit	05
Plâtre en pierre	03
Pierre mureuse	03
Fumier	02
Pierre de taille	04
Marbres et meules	18
Cristaux, verres à vitre, bouteilles, faïence et porcelaine	35

2. Ce droit sera perçu uniformément et sans aucune augmentation pour les bateaux ayant un enfoncement d'eau de plus de soixante centimètres.

3. Pour toutes les marchandises non spécifiées au présent décret, le droit continuera de se percevoir suivant le tarif annexé à la loi du 28 fructidor an V.

DÉCRET *qui modifie les tarifs antérieurs.*

Bayonne, le 20 mai 1808.

Art. 1er. A dater du 1er avril 1808, le droit de navigation qui se perçoit sur le canal du Centre, d'après les tarifs résultant de la loi du 28 fructidor an V, et du décret du 23 janvier 1806, sera fixé et perçu ainsi qu'il suit, sur les objets ci-après indiqués, lorsque les bateaux ne contiendront qu'une seule espèce de marchandises :

Par distance de 5 kilomètres, et par chaque centimètre d'enfoncement d'eau, déduction faite de six centimètres pour le fond du bateau dit *bateau de la Loire*.

Cristaux et porcelaine	40 c.
Faïence	30
Verre à vitre	17
Bouteilles	15
Écorce de chêne servant à faire du tan	12
Fers et fontes ouvrés	25
Fontes non ouvrées	20
Scories de différens métaux	15
Mines et minerais	10
Les bascules à poisson par mètre carré de tillac	20

2. Les bateaux inférieurs en dimensions aux ba-

teaux de la Loire acquitteront le droit suivant les bases fixées par l'article précédent; mais dans une proportion décroissante à raison de leur diminution en capacité comparativement avec le bateau de Loire.

Cette réduction ne pourra s'opérer que par dixième; ainsi, tout bateau moindre que le bateau de Loire paiera, si la capacité ne lui est pas inférieure d'un dixième au moins, le même droit que pour un bateau de Loire.

Pour une diminution de capacité d'un à deux dixièmes, le droit sera réduit d'un dixième; pour une diminution de deux à trois dixièmes, le droit sera réduit de deux dixièmes, et ainsi de suite jusqu'aux bateaux de la plus petite dimension.

3. Lorsqu'un bateau de Loire ou un bateau de moindre dimension contiendra un chargement composé de différentes espèces de marchandises, le droit ne sera plus payé à raison du tirant d'eau; mais d'après la nature du chargement, comme il suit:

Le dizain de myriagrammes

De cristaux et porcelaine............	06 c.	
De faïence........................	03	
De verre à vitre..................	02	
De bouteilles.....................	01	8m.
Écorce de chêne pour tan..........	01	5
Fers et fontes ouvrés.............	03	
Fontes non ouvrées................	02	4

Scories	01 c. 8m.
Mines et minerais	01 2
Le mètre cube	
De marbre	60
De pierre de taille	11
De pierre à bâtir	08
De plâtre cru	08
De plâtre cuit	09
De chaux et cendres lessivées	05
De bois de fente, merrain, jantes, lattes, boisselleries, etc.	11
De houille ou charbon de terre	09
De sable ou sablon, gravier, argile, etc.	07
Le stère de bois à brûler	07

4. Pour toutes les marchandises non spécifiées au présent décret, le droit continuera de se percevoir suivant les tarifs résultant de la loi du 28 fructidor an V, et du décret du 23 janvier 1806.

DÉCRET *portant addition aux tarifs du canal du Centre.*

Au quartier impérial de Dresde, le 5 août 1813.

Art. 1er. Tout bateau de Loire pouvant passer au canal de Briare, vide ou chargé, qui voudra entrer dans la Saône, dans le bassin de Châlons, pour y charger ou décharger des marchandises sur les ports

dudit bassin, paiera, pour le passage de l'écluse, un droit fixe de. . . . . 1 f.

Tout bateau qui aura chargé ou déchargé des marchandises sur les ports du bassin, paiera au passage de l'écluse de garde, pour aller à la Saône, un droit fixe de. 1

Les bateaux de moindre dimension paieront le droit dans une proportion décroissante, dont le *minimum* ne pourra être au-dessous de. . . . . » 500m.

Il en sera de même pour les bateaux qui entreront de la Loire au bassin de Digoin, et pour ceux qui sortiront dudit bassin pour entrer en Loire.

Les bateaux vides ne pourront pas séjourner plus de huit jours dans lesdits bassins.

Un bateau de Loire chargé de poterie de grès, paiera, par distance de cinq kilomètres, et par chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour le fond. . . . . »f. 150m.

Et par dixain de myriagrammes, lorsque le bateau ne sera chargé qu'en partie de cette poterie. . . . . » 018

Un bateau de Loire, chargé de poterie de terre commune, paiera de la même manière qu'il est dit plus haut par distance de cinq kilomètres. . . . . » 100

Et par dizain de myriagrammes. . . » 012

Le kilolitre de riz paiera par distance

de cinq kilomètres. . . . . » f. 220m.

Le kilolitre d'orge paiera pour la même distance . . . . » 220

2. Il n'est dérogé en rién aux tarifs d'après lesquels se fait en ce moment la perception des droits de navigation sur le canal du Centre.

XXIV. CANAL DU DUC D'ANGOULÊME.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur le canal de la Somme, soit du* Duc d'Angoulême, *depuis son origine dans le canal Crozat, jusques et y compris l'écluse de Saint-Valery, et sur le canal de Manicamp, depuis Manicamp à Chauny; annexé à la loi du 5 août* 1821.

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir, sans égard aux fractions : chaque distance sera de cinq kilomètres.

La perception se fera, sur la remonte comme sur la descente, en kilolitres, en myriagrammes, en mètres cubes, suivant la nature des chargemens, et comme il suit :

1°. Par kilolitre

de froment, orge, seigle, blé de Turquie, soit en grain, soit en farine. . . . . 0f. 250m.

d'avoine et autres menus grains. 0 135

de sel marin et autres substances de ce

genre. . . . . 0f. 300c.

de vin, eau-de-vie, vinaigre, et autres boissons et liqueurs 0 400

2°. Par dizain de myriagrammes (ou quintal métrique) de mine et minerais. . 0 015

de scories de métaux. 0 022

de fers et fonte ouvrés ou non ouvrés et autres métaux. 0 030

de cristaux ou porcelaines. 0 044

de faïence, verres à vitre, verres blancs, bouteilles 0 030

de sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre et lin ouvré, tabac, bois de teinture et autres objets de ce genre. 0 044

de chanvre et lin non ouvrés. 0 035

de foin, paille et autres fourrages. 0 020

de tourbe, de fumier et de cendres fossiles. 0 005

3°. Par mètre cube

de marbre, pierre de taille, plâtre, tuiles, briques, ardoises, chaux, charbon de terre 0 200

de pierre mureuse, marne, argile, sable, gravier 0 100

de bois d'écarrissage, de sciage, et autres de ce genre. 0 200

de bois à brûler, fagots et charbonnettes. . 0 100

4°. Pour une bascule de poisson,

par mètre carré de tillac et chaque centi-

mètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour le tirant d'eau. 0f. 200m.

5°. Pour un poinçon vide de deux cent vingt-huit litres. 0 010

6°. Pour un bateau quelconque en vidange. 0 650

Nota. Les droits établis au poids ne seront pas comptés au-dessous du dizain de myriagrammes; ceux établis au cube, au-dessous de l'hectolitre et de deux centièmes de mètre cube.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Les marchandises de toute nature qui ne seront pas indiquées au présent tarif, paieront le droit fixé pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport.

Ces classifications supplémentaires se feront toujours d'accord entre le Gouvernement et la Compagnie.

Ordonnance du Roi *qui modifie le tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal du Duc d'Angoulême.*

Au château des Tuileries, le 12 septembre 1821.

Art. 1er. Les droits de péage à percevoir sur le canal du Duc d'Angoulême seront :

Par kilolitre d'orge, seigle, blé de Turquie, de. . . . . 0f. 175m.

Par kilolitre d'avoine et autres menus grains. 0 125

Par kilolitre de cidre, bière et poiré. . 0f. 200m.
Par mètre cube de fagots. 0 005

2. Les droits de péage ci-dessus fixés, et tous ceux portés au tarif annexé à la loi du 5 août 1821, sont réduits à moitié pour toute la navigation à suivre depuis Amiens jusqu'à Saint-Valery, et depuis Saint-Valery jusqu'à Amiens.

3. Les bateaux de deux tonneaux et au-dessous sont affranchis de tout péage, sauf le droit dû au passage des écluses, si ces bateaux les traversent.

XXV. CANAL DU DUC DE BERRY.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur ce canal, annexé à la loi du 14 août 1822.*

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. V. page 342.

XXVI. CANAUX DES ÉTANGS.

LOI *portant établissement d'une taxe de navigation sur les canaux du port de Cette.*

Du 29 floréal an X. (19 mai 1802.)

Art. 1er. Il sera perçu sur les canaux du port de Cette, à l'étang de Thau, d'une part, et à celui de

Mauguio, d'autre part, une taxe de navigation, conformément à celle qui se perçoit sur le canal du Midi (1).

2. Les produits de cette taxe seront employés, sous les ordres du ministre de l'intérieur, aux dépenses de réparation et entretien des canaux ci-dessus désignés.

3. Le Gouvernement pourra traiter avec les particuliers qui offriraient de se charger de réparer et entretenir ces canaux, et leur concéder la jouissance temporaire de la taxe de navigation.

4. En cas d'insuffisance de cette taxe pour les dépenses de réparation et entretien, le Gouvernement y pourvoira sur les produits du canal du Midi.

ARRÊTÉ *relatif à la perception de la Taxe de navigation et à l'administration des dépenses des canaux du port de Cette.*

Saint-Cloud, le deuxième jour complémentaire, an XI.
(19 septembre 1803.)

Art. 1er. La perception de la taxe de navigation, et l'administration des dépenses des canaux du port de Cette, seront réunies à celles du canal du Midi, et régies d'après les mêmes principes.

---

(1) *V.* le tarif du canal du Midi, n° XXXI.



4. Il sera toutefois te
ticulier de recettes et d
ment à l'article 2 de la
des produits de la taxe
et d'entretien des canau

XXVII. CANAL

Tarif *des droits de na*
canal, annexé à l

Nota. Ce tarif est le mêm
la Bassée. *V.* page 342.

XXVIII. CANAL LATÉRAL A L'ÉTANG DE MAUGUIO.

EXTRAIT *du Traité passé le 22 janvier 1822 pour la construction du canal latéral à l'étang de Mauguio et de l'embranchement de ce canal avec celui de Lunel, et approuvé par l'ordonnance du Roi du 30 janvier 1822.*

Art. 1er. Le Gouvernement concède et abandonne au sieur Usquin, à titre de concession spéciale et par privilége, à compter du premier jour du mois qui suivra l'émission de l'ordonnance approbative du présent traité, et pendant vingt-neuf ans et neuf mois qui commenceront à courir desdits jour et an,

1°. Les droits de péage actuellement établis sur le canal dit *des Étangs*, se dirigeant de l'étang de Mauguio à celui de Thau, à partir du pont-levis inclusivement;

2°. Les droits à percevoir sur le canal latéral de l'étang de Mauguio et sur l'embranchement à ouvrir entre ce canal et celui de Lunel.

2. Le droit de navigation à percevoir sur tous les canaux concédés sera le même que celui perçu sur ceux desdits canaux qui sont actuellement navigables, et tel qu'il a été fixé pour le canal du Midi par la loi du 21 vendémiaire an V (12 octobre 1796) (1).

(1) *V.* le tarif du canal du Midi, n° XXXI.

11. La robine de Vic, le canal dit *Grau-du-Lez*, le Grau-de-Pérols, et le canal qui fait communiquer l'étang de Repausset avec les eaux de l'étang de Mauguio (*bien que le concessionnaire ne doive percevoir aucun droit sur ces canaux*) feront partie de la concession, et leur entretien sera à la charge du sieur Usquin et de sa compagnie.

XXIX. CANAL LATÉRAL A LA LOIRE.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur ce canal, annexé à la loi du* 14 *août* 1822.

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.

XXX. CANAL DE LUNEL.

TARIF *annexé à l'Ordonnance du Roi du* 15 *août* 1821.

Pour un minot (soit 50 kilogrammes) de sel	» fr.	11 c.	½
Un baril de sardines ou anchois	»	06	»
Un demi-baril, *idem*	»	03	»
Un tonneau d'harengades, soit sardines pressées	»	56	½
100 kilogrammes d'eau-de-vie	»	27	½

Un muid (soit 684 litres) de vin. . .	2fr.	25 c.	»
100 kilogrammes de fer.	»	27	½
Un hectolitre de blé.	»	17	»
Un hectolitre de seigle ou mixture. . . .	»	14	½
Un hectolitre de gros ou petit millet. .	»	14	½
Un hectolitre de billon, vesces ou hesses. .	»	22	½
100 kilogrammes de fèves ou de légumes de toute espèce.	»	27	½
Chaque cuir en poil.	»	11	½
100 kilogrammes de savon.	»	27	½
Idem de sucre, cassonnade, droguerie ou épicerie.	»	27	½
Idem de draperie, laine ou mercerie. .	»	27	½
Idem de foin.	»	27	½
Idem de roseaux (réduits à moitié du nouveau tarif, devant payer comme le foin d'après l'ancien tarif).	»	14	»
Pour un majourié.	1	35	»
Dénomination de diverses espèces de bois. — Une batarde.	»	67	½
Une filate.	»	34	»
Une tailladoine.	»	17	
Un bigon ou coublet.	»	08	½
Chaque grosse (soit douze douzaines) d'ais ou planches. .	1	69	»
Pour chaque muid (soit 684 litres), tonneaux vides, vieux ou neufs.	»	34	»
Chaque charge (soit 124 kilogrammes) de cercles ou osiers.	»	34	»
100 kilogrammes de charbon de bois,			

ou de pierre.	»fr.	27 c.	½
Une charge (soit 124 kilogrammes) de terraille.	»	54	»
100 kilogrammes de bois de chauffage.	»	14	»
Idem de pierres de taille.	»	14	»
Idem de cuir tanné et de toute autre espèce de marchandises non mentionnées au présent tarif.	»	27	½
Pour une grande barque (dite *penelle*) de fumier.	»	50	»
Pour une petite barque (dite *savoyarde*) de fumier.	»	25	»

XXXI. CANAL DU MIDI.

Loi *qui autorise la perception d'un droit de navigation sur le canal du Midi.*

Du 21 vendémiaire an V. (12 octobre 1796.)

Art. 1er. Il sera perçu sur le canal du Midi, un droit de navigation distinct et indépendant de la fourniture et conduite des bateaux, pour lesquelles les conventions entre les chargeurs et les propriétaires et patrons de bateaux demeurent libres.

2. Sont exceptés de la disposition de l'article précédent, les bateaux de poste des voyageurs, qui seront fournis, comme ci-devant, par l'administration

du canal, et pour lesquels le prix de voiture continuera d'être réuni au droit de navigation.

3. Il sera payé, à l'avenir, pour toute personne voyageant sur lesdits bateaux de poste, quinze centimes pour cinq kilomètres (*3 sous 8 deniers par lieue de 3,061 toises*).

Le même droit sera perçu pour toute personne voyageant sur d'autres bateaux, excepté les patrons et gens de l'équipage.

Il ne sera payé que moitié dudit droit, pour les militaires et matelots en activité de service.

4. Le droit de navigation sera, pour une étendue de cinq kilomètres (*2,566 toises, ancienne mesure*), de deux centimes pour cinq myriagrammes de toute marchandise non ci-après spécifiée (*4 deniers $\frac{695}{1000}$ par quintal, et par lieue de 3,061 toises*) (1).

5. Il ne sera perçu que les deux tiers dudit droit, pour les tuiles, briques, ardoises, chaux et autres

(1) Ces expressions ont été rectifiées par un décret du 16 frimaire an XIV (7 décembre 1805), dont la teneur suit :

Art. 1er. Les mots *cinq deniers deux tiers par quintal et par portion de trois mille soixante-une toises*, sont, dans l'article 4 de la loi du 21 vendémiaire an V, substitués à ceux-ci : *quatre deniers six cent quatre-vingt-quinze millièmes par quintal et par lieue de trois mille soixante-une toises.*

2. A compter du 1er janvier 1806, la perception sera rétablie conformément au vœu de la loi, d'après la rectification ordonnée par l'article précédent.

matériaux, bois à brûler, charbons, foin et paille.

6. Le droit ne sera que des trois quarts, pour le bois à brûler conduit par radeaux.

7. Le mètre cube de pierre et de marbre paiera, aussi pour cinq kilomètres, soixante-cinq centimes (*six deniers* $\frac{358}{1000}$ *par pied cube, pour lieue de* 3,601 *toises*).

8. Les bois à bâtir, voiturés sur bateaux, paieront le droit porté en l'article 4.

Les bois allant par radeaux flottans, paieront, pour la même étendue de cinq kilomètres, savoir :

Les poutres dites *pitrons*, de douze à quinze mètres de longueur (*de sept à huit cannes, ancienne mesure*), cinq centimes (14 *deniers* $\frac{374}{1000}$ *par lieue de* 3,061 *toises*);

Celles de huit à dix mètres de longueur, les deux tiers,

Et les plus longues ou plus courtes à proportion ;

Les pièces de bois dites *rasals* ou *bâtardes*, de douze à quatorze mètres de longueur, les deux tiers du même droit de cinq centimes;

Celles de huit à dix mètres, la moitié;

Celles de sept mètres, le tiers;

Les pièces dites *pujals*, de douze à quatorze mètres de longueur, la moitié dudit droit;

Les plus courtes, à proportion;

Les chevrons, de huit à dix mètres de longueur, le sixième;

Le cent de planches de sapin ou fau, prises à Toulouse, 8 centimes (*2 deniers* $\frac{748}{1000}$ *la douzaine, par lieue de* 3,061 *toises*);

Le cent de planches de sapin de Quillan, 4 centimes;

Le cent de planches de chêne ou de noyer, 16 centimes.

9. Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées, d'un bord à l'autre, dans l'étendue d'une même commune, ne seront sujettes à aucun droit; à la charge, par les propriétaires, de tenir la main à ce que lesdites barques n'embarrassent la voie d'eau, et de se conformer aux réglemens de police de la navigation.

10. Le tarif des droits ci-dessus fixés sera imprimé, et affiché dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception, et les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

11. Lesdits droits seront acquittés en numéraire.

12. Le Directoire exécutif pourra affermer la perception desdits droits, ensemble les moulins, usines, bâtimens, fonds ruraux et autres dépendances; en chargeant le fermier de mettre et tenir le canal en bon état, de faire faire annuellement les ouvrages d'entretien et réparation tant du canal que des usines, chemins et bâtimens, conformément au devis qui en sera dressé par l'ingénieur chargé de l'inspection générale dudit canal; de prendre à son compte les frais de régie, garde, recette, service des em-

ployés, etc.; de recevoir, par inventaire, les effets, ustensiles et matériaux qui s'y trouveront; enfin, de tenir, comme par le passé, les bateaux de poste pour les voyageurs.

13. Le Directoire exécutif se fera rendre compte de l'état des travaux commencés près de Carcassonne en 1787 pour prévenir les ensablemens de la rivière de Fresquel; et dans le cas où leur achèvement serait reconnu utile et urgent, il fera partie des conditions du bail.

14. Le Directoire exécutif fera pareillement examiner s'il convient d'y comprendre la petite branche de *canal à l'ouest de Toulouse*, et *le canal de Narbonne*, qui reçoit du canal principal la fourniture d'eau nécessaire à sa navigation.

Il se fera rendre compte de l'état de ce dernier; et dans le cas où les travaux ordonnés par les ci-devant États de Languedoc seraient reconnus utiles et urgens, ils seront également compris dans le bail.

15. Le Directoire exécutif donnera de même les ordres pour la vérification définitive du projet de tirer les eaux du marais appelé l'*étang de Marseillette*, et de la manière d'en opérer le dessèchement pour le plus grand avantage de la navigation, à l'effet de régler en conséquence les conditions, soit de l'aliénation, soit de l'amodiation par réunion aux autres fonds ruraux dépendans du canal.

16. Les abreuvoirs existans à la proximité du canal, construit par les communes riveraines pour leur

usage, continueront d'être à leur disposition, et l'entretien à leur charge, sans néanmoins qu'il puisse y être fait aucun changement, qu'après qu'il aura été constaté qu'il ne peut intéresser la navigation.

17. Le nettoiement des acquéducs destinés à l'écoulement des ruisseaux qui traversent le territoire desdites communes, restera pareillement à leur charge, si ce n'est dans les cas où les engorgemens proviendraient de la dégradation desdits acquéducs.

Le nettoiement des rigoles, contre-canaux ou contre-fossés qui traversent le territoire desdites communes, ainsi que les ponts et ponteaux sur les contre-canaux, resteront de même à leur charge comme par le passé.

18. Le bail pourra être fait pour vingt-neuf ans, et non au-delà; il contiendra la réserve, au profit de la République, d'une part dans les bénéfices excédant une somme fixe.

19. Le fermier sera tenu de donner un cautionnement suffisant en immeubles.

Il versera le prix du bail directement à la trésorerie nationale.

20. Le fermier et ses préposés se conformeront au règlement qui sera fait pour la police de la navigation.

21. Il y aura un conservateur du canal, faisant en même temps fonction d'archiviste, qui résidera dans le lieu le plus central, désigné par le Directoire exécutif;

Un ingénieur en chef, chargé de la surveillance des travaux pour tous les départemens qu'il traverse, ou dans lesquels il se trouve des ouvrages d'art pour y rassembler des eaux;

Sept ingénieurs ordinaires, sous le nom de directeurs;

Et des gardes en nombre suffisant pour le maintien de la police de la navigation et la répression des délits et entreprises.

Le conservateur et l'ingénieur en chef seront les seuls dont le traitement sera à la charge de la République.

22. Le conservateur et l'ingénieur du canal correspondront avec les ministres des finances et de l'intérieur; ils leur adresseront, au moins tous les trois mois, un état de situation, et recevront directement leurs ordres.

Le conservateur tiendra le dépôt des titres, mémoires, plans, registres et autres papiers concernant le canal; il veillera à la répression des délits, à la poursuite de toutes les affaires qui intéresseront sa conservation et les propriétés qui en dépendent. Les gardes seront tenus de lui donner avis des rapports qu'ils auront déposés.

23. Les gardes du canal prêteront serment devant le tribunal civil du département, ou devant le juge de paix de l'arrondissement où ils exerceront leurs fonctions; dans le dernier cas, ils enverront sans délai, extrait de l'acte dressé par le juge de paix, au

greffe du tribunal civil du département, pour y être enregistré conformément à la loi du 16 de ce mois.

Ils porteront une plaque ou médaille, sur laquelle seront écrits ces mots : *Garde du canal.*

Les procès-verbaux qu'ils dresseront, feront foi jusqu'à preuve contraire; ils les déposeront, dans les vingt-quatre heures, entre les mains du commissaire du Directoire exécutif près l'administration municipale du lieu du délit, qui sera tenu d'en faire le renvoi à l'officier de justice qui devra en connaître.

24. Il sera fait tous les ans, immédiatement après la confection des ouvrages d'entretien et réparation, par un ingénieur, ou inspecteur ayant mission spéciale, une tournée dans toute l'étendue du canal; lequel dressera procès-verbal de visite et reconnaissance des ouvrages ordonnés, de la manière dont ils auront été exécutés, et de ceux qu'il jugerait avoir été omis ou négligés dans le devis de l'ingénieur résident.

25. Les contestations qui pourront survenir, soit sur l'exécution du règlement de police de navigation, soit relativement aux entreprises des riverains du canal, seront portées devant les juges de paix et tribunaux de l'arrondissement.

26. Ceux qui seront convaincus d'usurpation et envahissement de quelques parties dudit canal, seront condamnés à une amende qui ne pourra s'élever au-dessus du double de la valeur de l'objet usurpé, et être moindre que la moitié.



près lesdites administrati
responsabilité, d'informe
des entreprises, abus et n
venir à leur connaissance.

XXXII. CAN.

DÉCRET *du* 12 *avril* 181
navigation à percevoi
formant la jonction d

Nota. V. **ce décret au cana**

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur la partie du canal* Monsieur, *comprise entre la Saône, près Saint-Symphorien, et la ville de Strasbourg, ensemble sur l'embranchement de Mulhausen à Huningue et Bâle; annexé à la loi du 5 août* 1821.

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir, sans égard aux fractions; chaque distance sera de cinq kilomètres.

La perception se fera, sur la remonte comme sur la descente, en kilolitres, en myriagrammes, en mètres cubes, suivant la nature des chargemens, et comme il suit :

1°. Par kilolitre

de froment, orge, seigle, blé de Turquie, soit en grain, soit en farine.	0f. 250m.
d'avoine et autres menus grains.	0 135
de sel marin et autres substances de ce genre.	0 300
de vin, eau-de-vie, vinaigre et autres boissons et liqueurs.	0 400

2°. Par dixain de myriagrammes (ou quintal métrique)

de mine et minerais.	0 015
de scories de métaux.	0 022
de fer et fonte ouvrés et non ouvrés et autres métaux.	0 030
de cristaux ou porcelaines.	0 044

de faïence, verres à vitres, verres blancs et bouteilles.	0	030[m.]
de sucre, café, huile, savon, coton ouvré ou non ouvré, chanvre, lin ouvré, tabac, bois de teinture et autres objets de ce genre.	0	044
de chanvre, lin non ouvré.	0	035
de foin, paille et autres fourrages.	0	020
de tourbe et de fumier.	0	005
3°. Par mètre cube		
de marbre, pierre de taille, plâtre, tuiles, briques, ardoises, chaux, cendre, charbon de terre.	0	200
de pierre mureuse, marne, argile, sable, gravier.	0	100
de bois d'écarrissage, de sciage, et autres de ce genre.	0	200
de bois à brûler, fagots et charbonnettes.	0	100
4°. Pour une bascule de poisson, par mètre carré de tillac et chaque centimètre d'enfoncement, déduction faite de six centimètres pour le tirant d'eau.	0	200
5°. Pour un poinçon vide de deux cent vingt-huit litres.	0	010
5°. Pour un bateau quelconque en vidange.	0	650

Nota. Les droits établis au poids ne seront pas comptés au-dessous du dizain de myriagrammes; ceux établis au cube,

au-dessous de l'hectolitre, et de deux centièmes de mètre cube.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Les marchandises de toute nature qui ne seront pas indiquées au présent tarif, paieront le droit fixé pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport. Ces classifications supplémentaires se feront toujours d'accord entre le Gouvernement et la compagnie.

XXXIII. CANAL DE NANTES A BREST.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur toute l'étendue de ce canal, annexé à la loi du 14 août 1822.*

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.

XXXIV. CANAL DU NIVERNAIS.

TARIF *des droits de navigation à percevoir sur ce canal, annexé à la loi du 14 août 1822.*

Nota. Ce tarif est le même que celui du canal d'Aire à la Bassée. *V.* page 342.

XXXV. CANAUX D'ORLEANS ET DE LOING.

Loi qui fixe les droits de navigation sur les canaux d'Orléans et Loing.

Du 27 nivôse an V. (16 janvier 1797.)

Art. 1er. Le droit de navigation sur les canaux d'Orléans et Loing, continuera d'être distinct et séparé du prix de voiture ou de fourniture et conduite des bateaux, pour lesquelles les conventions entre les chargeurs et les propriétaires et patrons de bateaux demeurent libres.

2. Sont exceptés de la disposition de l'article précédent, les bateaux pour les voyageurs, ou coches d'eau, qui seront fournis comme ci--devant par l'administration desdits canaux, et pour lesquels le prix de voiture sera réuni au droit de navigation.

3. Il sera payé, par toute personne voyageant sur lesdits coches, 15 centimes pour cinq kilomètres (deux mille cinq cent soixante-six toises, ancienne mesure).

Le même droit sera perçu pour toute personne voyageant sur d'autres bateaux, excepté les patrons et gens de l'équipage.

Il ne sera payé que moitié dudit droit pour les militaires et matelots en activité de service.

Les nourrices jouiront, comme par le passé, de la même diminution.

4. Les droits de navigation sur les matières et mar-

chandises, qui se perçoivent actuellement, et anciennement établis par le tarif de 1642 pour le canal de Briare, rendus communs aux canaux d'Orléans et Loing par lettres patentes des mois de mars 1679 et novembre 1719, seront perçus à l'avenir conformément aux tarifs annexés à la présente, pour chacun desdits canaux d'Orléans et Loing.

5. Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées d'un bord à l'autre dans l'étendue d'une même commune, ne seront sujettes à aucun droit, à la charge, par les propriétaires, de tenir la main à ce que lesdites barques n'embarrassent la voie d'eau, et de se conformer aux règlemens de police de la navigation.

6. Lesdits tarifs seront imprimés, et affichés dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception, et les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

7. Les droits seront acquittés en numéraire.

8. Le Directoire exécutif pourra affermer la perception des droits portés auxdits tarifs, ensemble les moulins, usines, étangs, rigoles, bâtimens, fonds ruraux, pépinières et autres dépendances des canaux d'Orléans et Loing, en réglant la durée et les conditions du bail, conformément à ce qui est prescrit, pour le canal du Midi, par les articles 12, 18, 19 et 20 de la loi du 21 vendémiaire an V.

9. Les dispositions des articles 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 de la même loi, concernant la conser-

vation du canal et de ses dépendances, la surveillance des ouvrages d'art, le maintien de la police, et la répression des délits et entreprises, sont rendues communes aux canaux d'Orléans et Loing.

10. Il n'y aura néanmoins pour les deux canaux, qu'un seul conservateur, faisant fonctions d'archiviste, et qu'un seul ingénieur en chef, chargé de la surveillance des ouvrages d'art; et le fermier ne sera obligé qu'à entretenir deux ingénieurs ordinaires pour la direction des travaux, au lieu du nombre fixé par l'article 21 de ladite loi, pour le canal du Midi.

11. Le nettoiement des rigoles, contre-fossés et aquéducs, ainsi que l'entretien des abreuvoirs à l'usage des communes riveraines, continueront d'être à la charge de l'administration desdits canaux, et feront, en conséquence, partie des conditions du bail.

TARIF *des droits de navigation qui seront perçus sur le canal d'Orléans, par chaque distance de cinq kilomètres (deux mille cinq cent soixante-six toises, ancienne mesure).*

Nota. Le trajet entier de ce canal, depuis son embouchure dans la Loire à Combleux jusqu'à Buges au-dessous de Montargis, est de soixante-treize mille deux cent quatre-vingt-cinq kilomètres (trente-sept mille six cent dix toises trois pieds, ancienne mesure).

Le poinçon de vin, de la capacité de deux cent

vingt-huit litres (environ deux cent quarante pintes, ancienne mesure), paiera 10 centimes.

Ce qui revient, pour le trajet entier, à 1 fr. 46,57 centimes ou 29 sous 3 deniers;

Le poinçon de vinaigre, eau-de-vie et liqueurs spiritueuses de toute espèce, même droit;

— de bière, cidre, verjus et boisson demi-vin, les deux tiers;

— de lie de vin, moitié.

Les vins, eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons, en bouteille, paient au poids.

Le poinçon de cendres neuves, 17 centimes;

— d'ocre, de pierres à fusil, 10 centimes;

— de fruits, comme pommes, poires, noix, noisettes, etc.

— de légumes, comme raves, navets, oignons, carottes, etc.

— de dégras (huile ayant servi pour les peaux);

} les deux tiers du poinçon de vin.

Le panier de fruits, légumes, etc., de la capacité du demi-poinçon, le tiers.

Le poinçon vide, 1 centime.

La pipe vide, un tiers en sus.

Le dizain de myriagrammes de marchandises au poids non encombrantes, 6 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 87,94 centimes,

Et revient, par quintal, à 8 sous 9 deniers;

— de marchandises encombrantes, un quart en sus.

Le mètre cube de bois de solives (environ vingt-neuf pieds cubes), paiera 12 centimes 5 dixièmes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 53 centimes,

Et revient, pour le cent de solives de douze pieds de longueur sur six pouces de chaque face, à 15 livres 3 sous 9 deniers.

Le cent de mètres de voliges de sapin, d'un à deux centimètres d'épaisseur, sur trois décimètres de largeur, 7 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 2,6 centimes,

Et revient, pour le cent de toises de six à sept lignes d'épaisseur sur douze pouces de largeur, à 1 livre 19 sous 11 deniers;

— de planches de chêne et de sapin, de trois centimètres d'épaisseur et au-dessous, de trois décimètres de largeur et au-dessous, moitié en sus;

— *idem* de quatre centimètres d'épaisseur sur trois décimètres de largeur, trois quarts en sus;

— *idem* de cinq à six centimètres d'épaisseur sur trois décimètres de largeur, le double;

— de tables de noyer, cerisier, merisier, bois des îles, etc., 28 centimes.

Le millier de bois de fente, appelé *ais-sec*, 7 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 2,6 centimes,

Et revient à 1 livre 6 deniers.

Le millier de cercles de poinçons, moitié en sus;
— de lattes carrées ou d'échalas, 9 centimes;
— de lattes à ardoises, 20 centimes;
— de parquet, boisselleries, seilles, etc., 35 centimes;
— de merrains à faire poinçons, 45 centimes;
— de coches de bois de chauffage, 18 centimes.

Le stère ou mètre cube de bois de chauffage, 4,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 65,95 centimes,

Et revient, pour la corde des eaux et forêts, à 2 livres 10 sous 6 deniers;

— de bois à charbon, trois cinquièmes dudit droit.

Le kilolitre de charbon de bois, 24 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 51 centimes,

Et revient, pour le poinçon, à 16 sous.

Le cent de perches d'aune, de 48 centimètres de grosseur, au gros bout, et de toute longueur, 7 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 26 centimes, ou 1 livre 6 deniers;

— de bottes de brains de bouleau, un quart en sus.
— d'arbres fruitiers à basse tige, les trois quarts;
— d'arbres fruitiers à haute tige, le triple, ou 21 centimes;
— de bottes d'osier blanc, 14 centimes;
— de bottes d'écorce à faire du tan, 56 centimes;

Le cent de jantes à faire des roues, 25 centimes;

— de sabots, 9,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 39 centimes,

Et revient, pour la grosse ou les douze douzaines, à 2 livres 1 denier.

Un train ou radeau de 27 mètres de longueur (environ 14 toises) paiera, savoir :

— de bois de chauffage, 2 francs 49 centimes;

— de planches de chêne et de sapin, 4 francs 14 centimes;

— de bois carrés, 5 francs 17 centimes.

Les trains plus longs, à proportion.

Bateau de charbon de terre, de la tenue de soixante centimètres d'eau (environ vingt-deux pouces), non compris le fond, 1 franc 71 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 25 francs 6 centimes, ou 25 livres un sou 2 deniers.

— de cendres lessivées, dites *charrées*, même droit;

— de bois de chauffage, même tenue d'eau, 2 francs 46 centimes;

— de bois de grume, même tenue d'eau, 3 francs 42 centimes;

— de moellons et plâtre, même tenue, 2 francs 74 centimes;

— de foin, châtaignes ou marrons, même tenue. . . . .
— de pierres de taille, de poterie, même tenue. . . . . } 4 francs 10 cent ;

[redacted]

Bateau de bois de charronnage, même tenue. . . . . — de marbre, même tenue. . . . — de fruits, même tenue.	4 francs 79 cent.;
— de bois carrés, même tenue, 5 francs 12 centimes;	
— de bois de fente, merrain, sabots, planches, même tenue. . . . . — de seille et boissellerie, même tenue. . . . . — de bétail, même tenue.	5 francs 46 cent.;
— d'ardoise, même tenue. . . . . — de canons, même tenue. . . .	8 francs 20 cent.

Bateau à bascule, de poissons, à la tenue de soixante centimètres d'eau, paiera par double décimètre de tillac, 13 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 90,54 centimes,

Et revient, par pied de tillac, à 3 livres 1 sou 9 deniers.

Un bateau de cent soixante décimètres de longueur (environ huit toises), paiera 2 francs 5 cent.;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 30 francs 5 centimes;

— de cent quatre-vingt-cinq décimètres (environ neuf toises et demie), 3 francs 7 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 44 francs 99 centimes;

— de deux cent cinq décimètres (environ dix

toises et demie), 3 francs 75 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 54 francs 96 centimes ;

Un bateau de deux cent quinze décimètres (environ onze toises), 4 francs 10 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 60 francs 9 centimes.

Tous bateaux qui tiendront plus de soixante centimètres d'eau, paieront, par chaque double centimètre d'augmentation, 50 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 7 francs 33 centimes,

Et revient, par pouce, à 9 livres dix-huit sous 4 deniers.

Bateau vide, 68 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 96,6 centimes, ou 9 livres 19 sous 3 deniers.

Le mètre cube de moellons, 12,5 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 83,21 centimes,

Et revient, par toise cube, à 13 livres 10 sous 9 deniers ;

— de pierres de taille, 25 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 66 centimes,

Et revient, pour le pied cube, à 2 sous 6 den.

Le cent de carreaux de marbre poli, 34 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 4 francs 98,23 centimes, ou 4 livres 19 sous 8 deniers.

Les marbres ouvragés, comme tables, dessus de commodes, tablettes, etc., à proportion des carreaux.

Les statues et autres ouvrages de sculpture, en marbre et en pierre, paieront au poids.

Meule de moulin, 68 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 96,67 centimes;

— de coutelier, de cinq décimètres de diamètre (environ dix-huit pouces), 2 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 30 centimes,

Et revient, pour une meule de quinze pouces de diamètre, à 5 sous.

Les autres à proportion.

Le millier d'ardoises carrées, 14 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 5 centimes;

— d'ardoises rousses, 28 centimes.

Le kilolitre de toute espèce de blé, 22 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 22,5 centimes;

Et revient, par muid, mesure d'Orléans, à 1 livre 4 sous 8 deniers;

— d'avoine, 14 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 fr. 5 cent.,

Et revient, par muid d'Orléans, à 16 sous 11 deniers;

— de haricots, pois, fèves, lentilles, vesces, chenevis et millet, un tiers en sus.

Les farines paieront au poids.

Saumon salé et frais, par gonne ou demi-poinçon de la capacité de cent quatorze litres, 5,5 cent.;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 80 centimes ou 16 sous.

Harengs salés et frais, par feuillettes de la capacité de demi-gonne, moitié.

Morue verte, par cent (à soixante-six poignées ou couples pour cent), 21 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 307 centimes, ou 3 livres 1 sou 4 deniers;

— par poinçon ordinaire, 10 centimes;

— par futaille dite *gros poinçon*, un tiers en sus.

La merluche paiera au poids.

Le kilolitre de sel, 19 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 78,5 centimes,

Et revient, pour les dix muids et demi, chacun de cent quatre-vingt-douze boisseaux, mesure de Paris, à 71 livres 4 deniers.

Le cent de carpes, au-dessous de trente-deux centimètres, 37,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 5 francs 49,6 centimes;

— de carpes, de trente-deux centimètres et au-dessus, 68 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 96,6 centimes;

— de brochets, au-dessous de trente-deux centimètres, 37,5 centimes,

Et pour le trajet entier, 5 francs 49,6 cent.;

Le cent de brochets, de trente-deux à quarante centimètres, 75 centimes;

Et pour le trajet entier, 10 francs 99,27 cent.;

— de brochets, de quarante à cinquante centimètres, 1 franc 50 centimes,

Et pour le trajet entier, 21 francs 98,5 cent.;

— de brochets, de cinquante centimètres et au-dessus, 2 francs 73 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 40 francs 1 centime.

Les marchandises et denrées qui ne sont énoncées au présent tarif, paieront les droits suivant les articles auxquels elles auront le plus de rapport.

TARIF *des droits de navigation qui seront perçus sur le canal de Loing, par chaque distance de cinq kilomètres (deux mille cinq cent soixante-six toises, ancienne mesure).*

Nota. Le trajet entier de ce canal, depuis Cepoy, où il joint celui d'Orléans, jusqu'à son embouchure dans la Seine au-dessous de Moret, est de cinquante-trois mille soixante-cinq kilomètres (vingt-sept mille deux cent trente-six toises, ancienne mesure).

Le poinçon de vin, de la capacité de deux cent vingt-huit litres (environ deux cent quarante pintes, ancienne mesure) paiera 14 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 48,5 centimes, ou 1 livre 9 sous 8 deniers;

Le poinçon de vinaigre, eau-de-vie et liqueurs spiritueuses de toute espèce, même droit;

— de bière, cidre, verjus, et boisson demi-vin, les deux tiers;

— de lie de vin, moitié.

Les vins, eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons, en bouteille, paient au poids.

Le poinçon de cendres neuves, 23,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 49 centimes;

— d'ocre, de pierres à fusil, 14 centimes;

— de fruits, comme pommes, poire, noix, noisettes, etc., — de légumes, comme raves, navets, oignons, carottes, etc., — de dégras (huile ayant servi pour les peaux),	Les deux tiers du poinçon de vin.

Le panier de fruits, légumes, etc., de la capacité du demi-poinçon, le tiers.

La pipe vide, 2 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 21 centimes, ou 4 sous 2 deniers.

Le poinçon vide, les trois quarts du droit précédent.

Le dizain de myriagrammes de marchandises au poids, non encombrantes, 7,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 79,6 centimes;

Et revient, par quintal, à 7 sous 9 deniers;

e dizain de myriagrammes de marchandises encombrantes, un quart en sus.

e mètre cube de bois de solives (environ 29 pieds cubes), 17 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 80 centimes,

Et revient, pour le cent de solives de douze pieds de longueur, de six pouces de chaque face, à 14 livres 19 sous 2 deniers.

e cent de mètres de voliges de sapin, d'un à deux centimètres d'épaisseur, sur 3 décimètres de largeur, 9,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 0,8 centimes,

Et revient, pour le cent de toises de six à sept lignes d'épaisseur sur douze pouces de largeur, à 1 livre 19 sous 3 deniers;

– de planches de chêne et de sapin, de trois centimètres d'épaisseur et au-dessous, de trois décimètres de largeur et au-dessous, moitié en sus;

– *idem*, de quatre centimètres d'épaisseur sur trois décimètres de largeur, trois quarts en sus;

– *idem*, de cinq à six centimètres d'épaisseur sur trois décimètres de largeur, le double;

– de tables de noyer, cerisier, merisier, bois des îles, etc., 38 centimes.

e millier de bois de fente, appelé *ais-scy*, 9,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 0,8 centimes ;

Le millier de cercles de poinçons, moitié en sus ;

— de lattes carrées ou d'échalas, 12 centimes ;

— de lattes à ardoises, 26 centimes ;

— de parquet, boissellerie, seilles, etc., 46,5 centimes ;

— de merrains à faire poinçons, 61,5 centimes ;

— de coches de bois de chauffage, 38 centimes.

Le stère ou mètre cube de bois de chauffage, 6 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 63,67 centimes,

Et revient, pour la corde des eaux et forêts, à 2 livres 8 sous 10 deniers ;

— de bois à charbon, trois cinquièmes dudit droit.

Le kilolitre de charbon de bois, 33 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 50 centimes,

Et revient, pour le poinçon, à 15 sous 11 deniers.

Le cent de perches d'aune, de quarante-huit centimètres de grosseur au gros bout, et de toute longueur, 9,5 centimes ;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 0,8 centimes, ou 1 liv. 1 denier ;

— de bottes de brins de bouleau, un quart en sus ;

— d'arbres fruitiers de basse tige, les trois quarts ;

— d'arbres fruitiers de haute tige, 28,5 centimes ;

Le cent de bottes d'osier blanc, 19 centimes;
— de bottes d'écorce à faire du tan, 76 centimes;
— de jantes à faire des roues, 33 centimes;
— de cotrets, fagots à deux liens et bourrées, 16,5 centimes;
— de sabots, 13 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 38 centimes,

Et revient, pour la grosse ou les douze douzaines, à 1 franc 98,7 centimes.

Un train ou radeau de vingt-sept mètres de longueur (environ quatorze toises), paiera, savoir :
— de bois de chauffage, 3 francs 39 centimes;
— de planches de chêne et de sapin, 5 francs 66 centimes;
— de bois carrés, 7 francs 6 centimes.

Les trains plus longs, à proportion.

Bateau de charbon de terre, de la tenue de soixante centimètres d'eau (environ vingt-deux pouces), non compris le fond, 2 francs 36 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 25 francs 4 centimes;

— de cendres lessivées, dites *charrées*, même droit.
— de bois de chauffage, même tenue d'eau, 3 francs 39 centimes;
— de bois de grume, même tenue, 4 francs 71 centimes;
— de moellons et plâtre, même tenue, 3 francs 77 centimes;

Bateau de foin, châtaignes ou marrons, même tenue. . . . . . — de pierres de taille, de poterie, même tenue.	5 francs 66 cent.;
— de bois de charronnage, même tenue. . . . . — de marbre, même tenue. . . . — de fruits, même tenue.	6 francs 6 cent.;

— de bois carrés, même tenue, 7 francs 6 centimes;

— de bois de fente, merrain, sabots, planches, même tenue. — de seilles et boissellerie, même tenue. . . . . — de bétail, même tenue.	7 francs 54 cent.
— d'ardoise, même tenue. . . . . — de canons, même tenue. . . .	11 francs 31 cent.

Bateau à bascule, de poissons, à la tenue de soixante centimètres d'eau, paiera, par double décimètre de tillac, 17,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 86 centimes,

Et revient, par pied de tillac, à 3 livres 10 sous 4 deniers.

Un bateau de cent soixante décimètres de longueur (environ huit toises), paiera 2 francs 82 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 29 francs 92 centimes;

— de cent quatre-vingt-cinq décimètres (environ

neuf toises et demie), quatre francs 23 centimes,

Ce qui fait, pour le trajet entier, 44 francs 39 centimes;

Un bateau de deux cent cinq décimètres (environ dix toises et demie), 5 francs 18 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 54 francs 9 centimes;

— de deux cent quinze décimètres (environ onze toises), 5 francs 65 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 59 francs 96 centimes.

Tous bateaux qui tiendront plus de soixante centimètres d'eau, paieront, par chaque double centimètre d'augmentation, 70 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 7 francs 42,9 centimes,

Et revient, par pouce, à 10 livres 1 sou.

Bateau vide, 94 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 97,6 centimes.

Le mètre cube de moellons, 17 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 1 franc 80,4 centimes,

Et revient, par toise cube, à 13 livres 6 sous 9 deniers;

— de pierres de taille, 34 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 60,84 centimes,

Et revient, pour le pied cube, à 2 sous 5 den.;

Le mètre cube de marbre brut, le double.

Le cent de carreaux de marbre poli, 46,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 4 francs 93,5 centimes.

Les marbres ouvragés, comme tables, dessus de commodes, tablettes, etc., à proportion des carreaux.

Les statues et autres ouvrages de sculpture, en marbre et en pierre, paieront au poids.

Meule de moulin, 94 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 97,6 centimes;

— de coutelier, de quatre décimètres de diamètre (environ quatorze pouces), 2 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 21,22 centimes;

Les autres grandeurs, à proportion.

Le millier d'ardoises carrées, 19 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 1 centime;

— d'ardoises rousses, 38 centimes.

Le kilolitre de toute espèce de blé, 30 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 3 francs 18,39 centimes,

Et revient, par muid, mesure d'Orléans, à 1 livre 4 sous 2 deniers;

— d'avoine, 19 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 1,6 centimes,

Et revient, par muid d'Orléans, à 15 sous 3 deniers;

Le kilolitre de haricots, pois, fèves, lentilles, vesces, chenevis et millet, un tiers en sus.

Les farines paieront au poids.

Saumon salé et frais, par gonne ou demi-poinçon de la capacité de cent quatorze litres, 7,5 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 15 sous 10 deniers.

Harengs salés et frais, par feuillette de la capacité d'environ cinquante-sept litres, moitié.

Morue verte, par cent (à soixante-six poignées ou couples pour le cent), 28 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 livres 19 sous 5 deniers;

Morue, par poinçon ordinaire, 14 centimes;

— par futaille dite *gros poinçon*, un tiers en sus;

La merluche paiera au poids.

Le kilolitre de sel, 26 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 75,9 centimes,

Et revient, pour les dix muids et demi, chacun de 192 boisseaux, mesure de Paris, à 76 livres 9 sous 9 deniers.

Le cent de carpes, au-dessous de 32 centimètres, 52 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 5 francs 51,8 centimes;

Le cent de carpes, de 32 centimètres et au-dessus, 94 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 9 francs 97,6 centimes;

— de brochets, au-dessous de 32 centimètres, 52 centimes;

— de brochets, de 32 à 40 centimètres, 1 franc 3 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 10 francs 93 centimes;

— de brochets, de 40 à 50 centimètres, 2 francs 7 centimes;

— de brochets, de 50 centimètres et au-dessus, 3 francs 77 centimes;

Ce qui fait, pour le trajet entier, 40 francs 1 centime.

Les marchandises et denrées qui ne sont énoncées au présent tarif, paieront les droits suivant les articles auxquels elles ont le plus de rapport.

Les matières et marchandises arrivant de Briare ou de Montargis, paieront de plus, comme par le passé, le quinzième des droits fixés pour le trajet entier.

DÉCRET *concernant le droit de navigation à percevoir sur la chaux.*

Au palais de Saint-Cloud, le 30 juin 1813.

A dater de la publication du présent décret, il sera perçu sur la chaux qui se transporte par les canaux d'Orléans et de Loing, le même droit de navigation que celui qui est fixé pour les moellons et pour le plâtre, par les tarifs annexés à la loi du 27 nivôse an V.

Cette perception aura lieu, soit que le transport de la chaux se fasse en pagalle, soit qu'il s'opère en poinçons foncés d'un seul bout.

XXXVI. CANAUX DE L'OURCQ ET DE SAINT-DENIS.

LOI *qui autorise la ville de Paris à emprunter sept millions pour l'achèvement du canal de l'Ourcq.*

A Paris, le 20 mai 1818.

Art. 1er. La ville de Paris est autorisée à emprunter une somme de sept millions pour l'achèvement du canal de l'Ourcq.

En conséquence, elle pourra créer pour sept mil-

lions de bons de la ville de Paris, à l'effet d'acquitter, par l'émission de ces bons et par une somme de cinq cent mille francs en argent, le prix desdits travaux, conformément à l'article 16 du traité conclu le 19 avril 1818, entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, d'une part, et les sieurs comte *de Saint-Didier* et *Vassal*, d'autre part.

Le droit additionnel d'un franc vingt-cinq centimes par hectolitre de vin continuera d'être perçu aux entrées de Paris, jusqu'à l'entier amortissement de sept millions de bons de la ville, dont la création est autorisée par la présente disposition.

2. Est pareillement autorisée la perception,

1°. Des droits de navigation concédés, par l'article 15 du traité, auxdits sieurs comte *de Saint-Didier* et *Vassal*, sur le canal de l'Ourcq, pour en jouir pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du 1er janvier 1823;

2°. Des droits de navigation et de stationnement aussi à eux concédés, par l'article 3 du même traité, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de la même époque, sur le canal de Saint-Denis et le bassin de la Villette.

3. Il ne sera perçu qu'un droit fixe d'un franc pour l'enregistrement, soit du traité, soit de l'acte de cautionnement à fournir par les sieurs comte *de Saint-Didier* et *Vassal*, en exécution de l'article 21.

4 Le traité ci-dessus mentionné, et les tarifs des droits de navigation et de stationnement, demeureront annexés à la présente loi.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Entre M. *Gilbert-Joseph-Gaspar* comte *Chabrol de Volvic*, conseiller d'état, préfet du département de la Seine, agissant pour la ville de Paris, d'une part;

Et MM. *Antoine* comte *de Saint-Didier*, demeurant à Paris, rue du Faubourg Saint-Honoré, n° 114;

Et *Jacques-Claude-Roman Vassal*, banquier à Paris, y demeurant, faubourg Poissonnière, n° 2,

Agissant tant en leurs noms personnels que pour la compagnie qu'ils se proposent de former pour raison du traité ci-après,

Tous deux, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et au profit de la ville de Paris, d'ici au 1er janvier 1823, tous les travaux et ouvrages d'art nécessaires pour la confection du canal de Saint-Denis, ordonné par la loi du 29 floréal an X.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution

des ouvrages, aux plans et projets généraux qui ont été approuvés.

Elle exécutera tous les travaux d'art qui sont indiqués dans le tableau n° 1er, extrait du rapport fait, le 1er mars 1816, par une commission spéciale d'ingénieurs des ponts et chaussées.

2. Tous les terrains compris sur les plans approuvés pour être occupés par le canal de Saint-Denis et ses chemins de halage, seront mis à la disposition de la compagnie par la ville et à ses frais; savoir : ceux déjà acquis sur la première réquisition de la compagnie, et ceux restant à acquérir à mesure des besoins de ses travaux.

Les indemnités à payer pour occupation temporaire ou détérioration de terrains et pour tous dommages causés par l'effet des travaux, seront à la charge de la compagnie.

3. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les deux articles précédens, et sous la condition qu'elle en remplira toutes les obligations, la ville de Paris lui concède la jouissance dudit canal pendant l'espace de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er janvier 1823.

La compagnie jouira exclusivement des droits de navigation et de stationnement qui seront établis sur le canal de Saint-Denis et le bassin de la Villette, depuis le port de la Briche à Saint-Denis, jusques et compris ledit bassin.

La compagnie percevra ces droits de navigation et

de stationnement à son profit, conformément au tarif ci-annexé n° 2.

Elle jouira également du cours d'eau de ce canal, et en disposera à son profit pour l'entretien des usines qu'elle pourra établir aux conditions stipulées dans les articles suivans.

La compagnie sera tenue d'entretenir, à ses frais, pendant tout le temps de sa concession, ledit canal de Saint-Denis, et d'y faire toutes les réparations et améliorations de quelque nature qu'elles soient.

4. Sur le volume d'eau qui sera amené au bassin de la Villette, la ville de Paris se réserve en jouissance jusqu'à concurrence de quatre mille pouces, qu'elle pourra prendre au fur et à mesure de ses besoins et dans toutes les saisons de l'année, pour les employer au service des fontaines publiques et de toute autre espèce de distribution dans l'intérieur de Paris.

Tout le surplus de ces eaux restera à la disposition de la compagnie pour alimenter la navigation et les usines du canal de Saint-Denis; et ce, jusqu'à la confection du canal de Saint-Martin, pour lequel il est réservé par la ville de Paris moitié de ce surplus.

Cependant, si, à cette dernière époque, le volume d'eau qui restera après le prélèvement des quatre mille pouces réservés par la ville, ne s'élevait pas à quinze cents pouces d'eau pour chacun des deux canaux, celui de Saint-Denis aura droit au quart du volume total des eaux amenées audit bassin.

L'effet de cette dernière disposition ne pourra être réclamé par la compagnie, lorsqu'il aura été prouvé que le canal aura fourni sept mille pouces en temps d'étiage d'une année commune.

5. La compagnie devra affecter au moins six cents pouces desdites eaux qui resteront à sa disposition, pour la navigation du canal de Saint-Denis : l'excédant de ces six cents pouces d'eau pourra seul être employé au cours d'eau des usines.

6. L'administration s'engage à continuer après l'expiration de la concession le service des cours d'eau qui auront été établis pour l'entretien des usines, à la condition que les propriétaires de ces usines paieront à la ville de Paris, pour la jouissance desdits cours d'eau, un prix de location qui sera fixé alors à l'amiable ou par une expertise contradictoire, expertise qui sera renouvelée à chaque période de vingt-cinq ans.

7. Il est entendu que les bâtimens des usines, les magasins et toutes dépendances établis sur des terrains autres que ceux qui seront achetés par la ville de Paris, resteront à perpétuité la propriété de la compagnie ou de ses ayant-droits.

8. La compagnie aura seule le droit d'établir, sur les rives dudit canal, des gares et ports de décharge pour l'entrepôt des marchandises de toute nature.

9. La compagnie exploitera à son profit les plantations du canal de Saint-Denis, conformément aux règlemens qui régissent la coupe des arbres du do-

maine public; elle remplacera tous ceux qui auront péri ou qu'elle aura coupés; et elle ne pourra plus en abattre après la quatre-vingtième année de sa concession.

10. En considération des conditions qui précèdent et pour en assurer l'exécution, la compagnie s'engage à terminer à ses risques et périls, tous les ouvrages restant à faire pour l'achèvement du canal de dérivation de l'Ourcq, depuis la prise d'eau à Mareuil, jusques et compris le bassin de la Villette, moyennant la somme de sept millions cinq cent mille francs à titre de forfait; laquelle somme sera payée dans les termes et de la manière indiqués dans les articles 13, 16 et 17 du présent traité.

La compagnie sera tenue d'exécuter tous les travaux et ouvrages d'art indiqués dans le tableau n° 3, extrait du rapport de la commission des ponts et chaussées.

Elle devra se conformer, dans l'exécution des travaux, au plan qui a été approuvé n° 5.

11. Les terrains à acquérir pour l'achèvement du canal de l'Ourcq, et les indemnités de dépossession seulement, seront payés par la ville de Paris.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains et pour tous dommages causés par l'effet des travaux, seront à la charge de la compagnie.

12. Les travaux à faire pour l'achèvement du canal de l'Ourcq seront commencés, au plus tard, au

1er janvier 1819, et devront être exécutés d'ici au 1er janvier 1823.

Ces travaux seront divisés en quatre sections; savoir :

La première comprendra les travaux à faire depuis Claye jusqu'à Paris, et depuis la prise d'eau de la Thérouenne jusqu'aux carrières de Poincy;

La deuxième, depuis les carrières de Poincy jusqu'à Charmentré;

La troisième, depuis Charmentré jusqu'à Claye, et depuis la Thérouenne jusqu'au village de Vernelle;

La quatrième, depuis Vernelle jusqu'à la prise de la rivière d'Ourq.

13. La somme de sept millions cinq cent mille francs, convenue pour le prix de ces travaux, sera aussi divisée en quatre portions égales, qui seront respectivement et successivement applicables d'année en année à chacune des sections ci-dessus.

Ces portions seront elles-mêmes subdivisées chacune en quatre paiemens égaux, exigibles de trois mois en trois mois, et dont le premier sera effectué à l'époque où le quart des travaux de la première section sera exécuté.

Les trois premiers paiemens de chaque section auront lieu, à titre de délivrance à compte, dans le cours de l'année correspondante à l'exécution des travaux, après qu'il aura été constaté que l'avancement de ces travaux est dans une proportion suffisante.

Quant au dernier paiement pour solde d'une section, il ne sera fait qu'après la réception des travaux de cette section et lorsque les eaux y auront été introduites.

Néanmoins, si les travaux compris dans l'une des sections n'étaient pas entièrement achevés à l'époque de la réception, on admettra, en compensation des ouvrages restant à y faire, les travaux équivalens qui auraient été exécutés par anticipation sur l'une des autres sections

14. La compagnie s'engage à entretenir, à ses frais, le canal de l'Ourcq, depuis Mareuil jusques et y compris le bassin de la Villette, à compter du jour où elle commencera ses travaux et jusqu'à l'expiration de la concession ci-après.

Cet entretien comprend toutes les réparations et les améliorations de quelque nature qu'elles soient.

15. Pour raison des obligations que contracte la compagnie par l'article précédent, la ville de Paris lui cède la jouissance pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du 1er janvier 1823, des droits de navigation à établir sur le canal de l'Ourcq et de tous autres produits en dépendans.

La compagnie se conformera, pour l'exploitation et l'entretien des arbres, à ce qui a été prescrit, relativement à ceux du canal de Saint-Denis, par l'article 9 du présent traité.

Les droits de navigation du canal de l'Ourcq seront

perçus au profit de la compagnie, conformément au tarif ci-joint n° 4.

16. Les sept millions cinq cent mille francs, prix convenu pour les travaux du canal de l'Ourcq, seront payés, savoir :

Cinq cent mille francs en argent,

Et sept millions en bons de la ville, qui, à cet effet, seront déposés à la caisse municipale, pour être mis successivement en émission au fur et à mesure de l'exigibilité des paiemens.

Ces bons ne pourront, sous aucun prétexte, être appliqués à un autre emploi, et porteront la mention de leur affectation spéciale, conformément à l'article suivant; ils produiront des intérêts sur le pied de sept et demi pour cent, payables de trimestre en trimestre, mais à partir seulement des époques successives de leur émission.

17. L'amortissement de ces bons commencera, à dater de l'année 1823, et s'opérera, conformément au tableau n° 6, au moyen d'un fonds annuel qui sera pris, par privilége, sur les produits spéciaux du droit additionnel à l'octroi, destiné pour la confection du canal de l'Ourcq, lequel droit sera exclusivement affecté à cet objet, jusqu'à l'acquittement total desdits bons en capital et intérêts.

Conditions générales.

18. Après l'achèvement du canal de l'Ourcq et

du canal de Saint-Denis, il sera dressé un état descriptif des ponts, aquéducs, écluses et autres ouvrages d'art établis actuellement ou qui devront l'être, conformément aux conditions du présent traité, et aux tableaux n°s 1 et 3.

Cet état, dûment arrêté, en double expédition, sera ajouté aux annexes du présent traité, pour servir au recolement qui sera fait, conformément à l'article suivant, lorsque la ville de Paris rentrera en jouissance desdits canaux.

19. A l'époque de l'expiration de sa concession, la compagnie sera obligée de remettre à la ville de Paris, en bon état d'entretien, les canaux de Saint-Denis, de l'Ourcq, et le bassin de la Villette, les ouvrages d'art qui seront indiqués dans l'état descriptif dont il est parlé dans l'article précédent, les quais, chemins de halage, ports, gares, talus, plantations et toutes dépendances de ces canaux.

La ville de Paris rentrera immédiatement dans la jouissance des droits de navigation, de stationnement, de location des cours d'eau employés aux usines; enfin de tous les droits quelconques qui se trouveront alors établis et dont la perception lui sera rendue.

20. Faute par la compagnie d'exécuter les travaux et les diverses obligations par elle contractées dans le présent traité, elle encourra la déchéance; et, dans ce cas, tous les ouvrages construits ou en exécution, les approvisionnemens, matériaux et équipages, ainsi

que le cautionnement ci-après stipulé, ou la portion qui resterait encore en dépôt, deviendront la propriété de la ville de Paris, sans qu'il y ait lieu à aucun recours de la part de la compagnie, ni de celle des intéressés, privilégiés et autres ayant-droits.

La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cause de l'interruption ou de la non-confection des travaux proviendrait de *force majeure*.

21. La compagnie s'oblige à fournir un cautionnement de la valeur d'un million en immeubles, ou de cinquante mille francs de rentes de la ville, pour garantie de l'exécution des travaux qui font l'objet du présent traité.

Le dépôt de ce cautionnement devra être effectué avant la confection des coupons de l'emprunt.

Il ne pourra être rendu qu'après que la compagnie aura exécuté, sur le canal de Saint-Denis, des travaux qui s'élèveront à une somme égale, et progressivement.

22. Il y aura, auprès de l'administration de la préfecture de la Seine, un commissaire spécial pris parmi les inspecteurs généraux des ponts et chaussées.

Ce commissaire sera chargé de donner son avis à M. le préfet sur toutes les demandes et propositions de la compagnie tendant à l'exécution la plus prompte de toutes les dispositions du présent traité, comme aussi de suivre et de surveiller l'exécution des travaux des deux canaux, et particulièrement de

constater l'avancement de ceux du canal de l'Ourcq aux époques des paiemens.

La compagnie ne pourra faire aucune modification aux projets approuvés tant en ce qui concerne le tracé des canaux, que l'exécution des travaux et ouvrages d'art, sans en avoir référé au préfet du département de la Seine, et sans en avoir obtenu préalablement l'autorisation formelle.

23. La compagnie s'engage à présenter, dans le délai d'une année à partir de ce jour, une soumission accompagnée d'un projet pour la confection du canal de Saint-Martin, à l'effet de passer, après examen, et s'il y a lieu, un nouveau traité pour cet objet.

24. Attendu la nature du présent traité, il ne pourra recevoir d'exécution qu'après qu'il aura été soumis à la délibération du conseil municipal de la ville de Paris, et à la sanction législative dans la session actuelle des Chambres.

MAXIMUM *du Tarif des Droits de navigation et de stationnement à établir sur le canal de Saint-Denis.*

(Le tonnage est adopté pour la fixation du droit.)

Par tonneau et par écluse, savoir :

1°. Les pailles et autres fourrages, les engrais, le sable, les moellons, le plâtre, la pierre à chaux,

seront assujettis à un droit qui ne pourra excéder cinq centimes, ci. . . . . 05 c.

2°. Le bois à brûler, la pierre de taille, le grès ou pavé (sept centimes et demi), ci. . . . 07 ½

3°. Le charbon de terre, le charbon de bois, le bois de charpente, les lattes, les échalas, et généralement tous les bois ouvrés, la chaux vive, la tuile, la brique (dix centimes), ci. . 10

4°. Le sel, la farine, le blé et autres grains et toute espèce de fruits, ardoises, fontes de fer (quinze centimes), ci. 15

5° Le vin, l'eau-de-vie, le vinaigre, les épiceries et généralement toutes les marchandises non portées dans les articles précédens (vingt centimes), ci. 20

6°. Le *maximum* du droit de stationnement est fixé à quatre centimes par mètre superficiel et par jour (quatre centimes), ci. 04

MAXIMUM *du tarif des droits de navigation à établir sur le canal de l'Ourcq.*

Par tonneau et par distance de cinq kilomètres.

1°. Les pailles, fourrages, engrais, sable, moellons, plâtre, pierre à plâtre, pierre à chaux, seront assujettis à un droit qui ne pourra excéder dix centimes, ci. . . . . 10 c.

2°. Le bois à brûler, pierre de taille, grès ou pavé (vingt centimes), ci. . . . . 20 c.

3°. Le charbon de terre, le charbon de bois, les lattes, échalas, bois ouvrés, chaux vive, tuiles, briques, etc. (vingt-cinq centimes), ci. 25

4°. La farine, le blé, le vin, les fruits, les légumes secs ou verts, le sel ou les épiceries, et généralement toutes les marchandises non portées dans les articles précédens (cinquante centimes), ci. 50

XXXVII. CANAL DE RIVE DE GIER A GIVORS.

Extrait des Lettres-Patentes du 30 *septembre* 1770.

Art. 7. Permet Sa Majesté au sieur Zacharie (entrepreneur de la construction du canal de Givors), d'avoir sur le canal de Givors le nombre de bateaux qu'il jugera à propos pour le transport des marchandises et denrées, et de percevoir, pour tous droits de passage et de voiture, un sou par chaque lieue et par quintal, poids de marc, de toutes lesdites marchandises et denrées; comme aussi de percevoir pour le droit de navigation ou de passage sur chaque bateau de particuliers qui pourront aussi transporter des marchandises sur ledit canal, neuf deniers seulement

par lieue et par quintal, aussi poids de marc, de toutes lesdites marchandises et denrées qu'ils transporteront.

8. Permet en outre Sa Majesté audit sieur Zacharie de percevoir quinze sous par chaque écluse sur chaque bateau vide qui passera sur ledit canal, allant ou revenant de Givors à Rive-de-Gier.

9. Permet pareillement Sa Majesté audit Zacharie d'établir sur ledit canal tel nombre de coches ou diligences qu'il jugera nécessaires pour le transport des passagers de Givors à Rive-de-Gier seulement; et de percevoir de chaque passager trois sous par chaque lieue, et un sou six deniers aussi par lieue pour chaque quintal de marchandises qui prendront cette voie, et pareil droit d'un sou six deniers pour chaque paquet au-dessous de cent livres.

Extrait des Lettres-Patentes du 12 *août* 1779.

Le Roi, en son Conseil, a permis et permet au sieur Zacharie de percevoir pour droit de voiture et de navigation ou passage, deux sous par lieue et par quintal de marchandises et denrées, et un sou six deniers seulement pour droit de navigation ou passage, aussi par lieue et par quintal de marchandises et denrées, lorsqu'elles seront voiturées sur des bateaux étrangers.

XXXVIII. CANAL SAINT-MARTIN.

EXTRAIT *de la loi du 5 août 1821, concernant la confection de ce canal.*

Art. 4. Le tarif des droits de navigation et de stationnement établis par la loi du 20 mai 1818 sur le canal de Saint-Denis, sera applicable au canal Saint-Martin.

Nota. *V.* le tarif du canal de Saint-Denis, page 447.

XXXIX. CANAL DE SAINT-QUENTIN.

ORDONNANCE DU ROI *qui établit, à compter du 1er janvier 1818, des droits de navigation sur le canal de Saint-Quentin.*

Au château des Tuileries, le 31 décembre 1817.

Art. 1er. A dater du 1er janvier 1818, la navigation sur la partie neuve du canal de Saint-Quentin entre cette ville et Cambrai, sera assujettie au paiement d'un droit au profit du trésor.

2. Ce droit sera calculé d'après les distances à parcourir et le chargement possible des bateaux, c'est-à-dire leur capacité réelle en tonneaux de mer du poids de mille kilogrammes, suivant le tarif ci-après :

Dix centimes par tonneau et par distance, pour les bateaux dont le chargement se composera, en tout ou en partie, d'objets autres que ceux désignés au paragraphe qui suit. . . . . 10c.

Cinq centimes par tonneau et par distance, pour les bateaux exclusivement chargés de pavés, grès, pierres à bâtir, briques, sable, engrais, fumier, gadoue, chaux, cendres fossiles, cendre de mer, cendre de bois, cendre de charbon, cendre de tourbe, foin ou paille, ci. 5

Deux centimes et demi par tonneau et par distance pour les bateaux vides, ci. . . . . . 2 $\frac{1}{2}$

Les trains d'arbres flottés paieront pour chaque arbre, sans égard à la dimension, le droit fixé pour deux tonneaux, c'est-à-dire, vingt centimes par arbre et par distance, ci. 20

Les trains de bois flotté paieront vingt centimes par chaque mètre de longueur, ci. 20

3. Le tarif et le mode de perception ci-dessus seront appliqués désormais à l'ancienne branche du canal dite *canal Crozat*, communiquant de Saint-Quentin à Chauny.

4. Il sera formé sur le canal, à Cambrai, un bassin franc, dans l'intérieur duquel les bateaux pourront, en se conformant aux règlemens de police locale, circuler librement, être chargés, déchargés, allégés, etc., sans être soumis aux droits.

Ce bassin aura quinze cents mètres de longueur à partir de l'écluse du pont Rouge sur l'Escaut, qui

lui servira de limite de ce côté ; sa limite, de l'autre côté, sera déterminée par des bornes ou poteaux.

Aucun batelier ou conducteur de bateaux, trains, etc., ne pourra franchir ces limites sans être muni d'un *laissez-passer* en bonne forme.

5. La longueur totale du canal, à partir de la limite du bassin franc mentionné dans l'article précédent, sera divisée en dix-huit parties égales ou distances, savoir : dix distances jusqu'à Saint-Quentin, et huit distances de cette dernière ville à Chauny.

6. Il sera placé des bornes pour indiquer ces distances ; la dépense en sera prélevée sur le produit de la perception, comme frais de premier établissement.

7. L'administration des ponts et chaussées fera procéder aux opérations indiquées dans les articles 4 et 5. Il en sera dressé des procès-verbaux, en présence des maires des communes sur le territoire desquelles les bornes seront placées, et d'un employé supérieur des contributions indirectes.

8. Les dispositions du titre III du décret du 17 juillet 1805 (28 messidor an XIII) relatif à la navigation de l'Escaut seront suivies pour le jaugeage des bateaux naviguant sur le canal de Saint-Quentin. Les bureaux de jaugeage seront établis à Cambrai et à Chauny ; on aura égard, pour le calcul du jaugeage, au tirant d'eau qui sera autorisé sur chaque branche du canal.

9. Il y aura trois bureaux pour la perception du droit de navigation sur le canal, savoir :

Un à Cambrai,

Un à Saint-Quentin,

Et un à Chauny.

Le tarif des droits à percevoir sera affiché dans le lieu le plus apparent de chacun de ces bureaux.

Ces droits seront passibles du décime par franc établi par les lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.

10. Aucun bateau chargé ou à vide, aucun train, etc., ne pourra être mis en route sans une déclaration préalable et sans être accompagné d'un *laissez-passer*, énonçant son jaugeage ou sa dimension et la nature du chargement.

11. Les bateaux, trains, etc., qui partiront d'un point situé en dedans de deux distances voisines de l'un des bureaux de perception désignés dans l'article 9, seront toujours déclarés à ce bureau; le droit devra y être acquitté, avant le départ, pour le nombre de distances à parcourir jusqu'à la destination ou seulement jusqu'au premier bureau de perception, si cette destination était au-delà.

12. Les bateaux, trains, etc., qui partiront d'un point situé au-delà des deux distances indiquées dans l'article précédent, seront déclarés dans les bureaux particuliers de déclaration que la régie des contributions indirectes est autorisée à y établir.

13. Il ne sera délivré de *laissez-passer* dans les bureaux particuliers de déclaration qu'autant que

les propriétaires ou conducteurs s'engageront par écrit, et sous caution, d'acquitter les droits au bureau de perception le plus voisin du lieu de destination, ou à celui devant lequel ils auraient à passer pour s'y rendre.

14. On n'admettra point de fractions de distance dans la perception du droit : par conséquent, l'espace entre le point de départ et la première borne, celui parcouru ou à parcourir, depuis la dernière borne jusqu'au point d'arrivée, seront comptés comme distance entière.

15. Le conducteur d'un bateau parti à vide qui prendra en route un chargement, ne pourra effectuer ce transport qu'après avoir fait une nouvelle déclaration et obtenu un nouveau *laissez-passer*; il en sera de même pour les bateaux qui chargeront de nouvelles marchandises en route, lorsque ces marchandises rendront le chargement susceptible d'un droit plus élevé que celui perçu ou exigible d'après la déclaration primitive.

16. Les conducteurs de bateaux, trains, etc., sont tenus de représenter leur *laissez-passer* aux employés des contributions indirectes, des octrois ou de la navigation, ainsi qu'aux éclusiers, maîtres de ponts ou de pertuis, toutes les fois qu'ils le requièrent, et de souffrir leur visite et vérification.

17. Il est défendu aux éclusiers, maîtres de ponts et de pertuis, de laisser passer tout bateau, train, etc., pour lequel il ne leur serait pas représenté d'expédi-

tion applicable à la nature du transport, comme aussi de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses; le tout à peine de destitution, d'être contraints personnellement au remboursement des sommes perçues ou des droits fraudés, et d'être poursuivis et punis comme concussionnaires.

18. Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées de l'un à l'autre bord, dans l'étendue d'une même commune, ne seront assujetties à aucun droit; à la charge par les propriétaires d'obtenir du préfet l'autorisation d'établir cesdites barques, et de se conformer aux dispositions qui leur seront prescrites par l'arrêté à intervenir, lequel sera préalablement soumis à l'approbation de notre directeur-général des ponts et chaussées.

19. Les perceptions autorisées par lettres-patentes du 11 août 1776 sur la branche ancienne du canal de Saint-Quentin à Chauny, cesseront à dater du jour de la mise en activité du tarif établi par la présente ordonnance.

20. Toute contravention aux dispositions qui précèdent, sera punie conformément aux articles 23 et 24 de l'arrêté du Gouvernement en date du 28 mai 1803 (8 prairial an XI).

21. Sont exempts de tout droit les bateaux chargés de matériaux destinés aux travaux du canal.

XL. CANAL DE LA SENSÉE.

LOI *qui accepte la soumission par laquelle le sieur* Honnorez *offre de se charger de l'exécution du canal de la Sensée, etc.*

A Paris, le 13 mai 1818.

Art. 1er. La soumission présentée par le sieur *Honnorez*, sous la date du 21 avril 1818, et par laquelle il offre de se charger de l'exécution du canal de la Sensée et des réparations à faire aux parties adjacentes des rivières de l'Escaut et de la Scarpe, est acceptée.

2. Toutes les conditions et clauses stipulées, soit à la charge de l'État, soit à la charge du soumissionnaire dans ladite soumission, recevront leur pleine et entière exécution.

3. Ladite soumission, comprenant lesdites clauses et conditions et le tarif des droits à percevoir sur le canal et sur les parties adjacentes de l'Escaut et de la Scarpe, demeurera annexée à la présente loi.

4. Les propriétaires de terrains voisins de la Sensée et de ses affluens dans les vallons de la Gâche et de l'Hirondelle, qui profiteront du dessèchement résultant de l'ouverture du canal et des travaux secondaires qui auront le dessèchement pour objet, paieront au concessionnaire, pour toute indemnité, trois cinquièmes de la plus-value qui sera constatée

suivant les formalités prescrites par la loi du 16 septembre 1807. Les desséchemens seront achevés dans le terme de six ans, à dater du jour de l'adoption du projet des travaux qui doit être présenté à l'administration avant le 1er janvier 1819.

SOUMISSION.

Le soussigné *Augustin Honnorez*, ancien entrepreneur du canal de Mons à Condé, s'engage à faire exécuter, à ses frais et aux conditions stipulées plus bas,

1°. Le canal de navigation qui fera communiquer la Scarpe à l'Escaut par la Sensée, évalué à un million cinq cent quinze mille francs suivant les projets, devis, détails et profils rédigés par M. l'ingénieur en chef du département du Nord, et en se conformant aux modifications et changemens à opérer, soit pour la direction du canal, soit pour la construction de deux écluses simples et trois écluses à sas, des ponts, buscs et déversoirs à établir sur ledit canal, ainsi que le tout a été définitivement approuvé en conseil des ponts et chaussées, par M. le directeur général, le 28 mars dernier;

2°. L'écluse d'Iwuy et autres travaux accessoires sur l'Escaut, évalués à cent cinquante-cinq mille fr., conformément au projet approuvé en conseil des ponts et chaussées, par M. le directeur général,

duquel projet, ainsi que de ceux du canal de la Sensée, il lui a été donné communication;

3°. La réparation des écluses de Courchelettes et de Lambres, et le redressement d'une partie du lit de la Scarpe, entre Douai et le débouché du canal de la Sensée, travaux évalués à quatre-vingt mille francs, et dont les projets seront ultérieurement rédigés : les réparations de ces deux écluses ont pour but de leur donner quarante mètres de longueur entre les buses, et cinq mètres vingt centimètres de largeur entre les bajoyers, dimensions généralement adoptées pour toutes les écluses comprises dans la présente soumission.

Le soussigné ne pourra se prévaloir des estimations ci-dessus pour réclamer aucune espèce d'indemnité, dans le cas où, par suite de l'exécution des travaux, la dépense excéderait le montant desdites estimations.

Il s'engage à exécuter dans un délai d'un an et demi tous les ouvrages d'art et terrasses à construire sur la Scarpe et l'Escaut, et, dans le délai de quatre ans après que la concession lui aura été accordée, tous les ouvrages du canal de la Sensée, se réservant, en cas de guerre, un plus long délai, qui sera calculé d'après la durée de la guerre; à maintenir constamment en bon état tous les ouvrages d'art et de terrasses pendant la durée de la concession.

Il demande qu'en considération des dépenses qu'il

sera tenu de faire, il lui soit accordé les avantages suivans :

1°. La concession, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront sur le canal de la Sensée, du droit d'un franc par tonneau sur chaque bateau chargé de charbon de terre ou de bois, de pierres, chaux, briques, bois, paille, foin et engrais; de deux francs par tonneau sur chaque bateau chargé de toutes autres marchandises, et de cinquante centimes par tonneau sur chaque bateau vide qui traversera le canal de la Sensée ;

2°. La concession, pour le terme de douze ans, à dater du jour où les bateaux passeront à l'écluse neuve d'Iwuy sur l'Escaut, d'un droit de vingt-quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de douze centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant par cette écluse ;

3°. La concession, pour le terme de dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront aux deux écluses de Courchelettes et de Lambres sur la Scarpe, d'un droit de vingt-quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de douze centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant par lesdites deux écluses ;

4°. L'autorisation d'employer pour le canal tous les terrains nécessaires à son exécution, conformément aux plans, sur une largeur de cinquante mètres : les indemnités seront réglées conformément

à la loi et acquittées par l'État, la concession étant limitée ;

5°. L'autorisation de faire chômer les moulins établis sur la Sensée pendant l'exécution des travaux, et de continuer les ouvrages nonobstant toutes contestations de la part des propriétaires de ces usines, qui tendraient à ralentir la marche des ateliers : toutes indemnités, soit pour chômage, soit pour diminution de valeur, devront être réglées par experts et payées par l'État, la concession étant limitée ;

6°. L'affranchissement de tous droits de navigation sur les canaux du département du Nord, en faveur des bateaux chargés de pierres, bois, charbon et autres matériaux et outils destinés aux ouvrages du canal et des écluses, seulement pendant l'exécution des travaux.

7°. L'État ne pourra pas établir de péages ni de droits nouveaux sur le canal de la Sensée, ni sur l'Escaut, de Valenciennes à Cambrai, ou sur la Scarpe, de Douai à Arras, pendant toute la durée de la concession.

8°. Pendant la durée de la concession, le droit de pêche dans le canal sera abandonné au concessionnaire, ainsi que la jouissance des digues et arbres qui seront plantés sur les francs-bords, et la faculté d'établir le nombre de gardes et préposés qu'il jugera à propos pour la perception des droits et la conservation des ouvrages ;

9°. Il sera permis au soumissionnaire, pendant les six premières années de la concession, de former, soit pour l'exécution de ses travaux, soit pour se procurer les fonds nécessaires, toutes les associations qu'il jugera convenables, en se conformant aux lois.

Les actes auxquels ces associations donneront lieu, ne seront assujettis pour enregistrement qu'au droit fixe d'un franc.

10°. Le canal et ses dépendances seront exempts de toute espèce d'impôts pendant la durée de la concession.

11°. Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal au préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tout sens de ce canal.

12°. Les marais de la Gâche, de l'Hirondelle, de la Sensée et de tous les affluens de cette rivière, entre le bassin de l'Escaut et de la Scarpe, devant être en grande partie desséchés par l'exécution des travaux du canal de la Sensée et de ses appendices, le concessionnaire se soumet à présenter, avant le 1er janvier 1819, le projet des ouvrages complémentaires à exécuter par lui, pour en perfectionner et achever le dessèchement.

13°. Le concessionnaire recevra, pour indemnité de ses dépenses, les trois cinquièmes de la plus-value des terrains qui auront été desséchés, soit par l'ouverture du canal, soit par les ouvrages secondaires.

[redacted]

14°. Cette plus-value sera réglée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807; elle sera payée en terrain par les communes. Les propriétaires auront le choix de l'acquitter, soit en terrain, soit en argent, soit en rentes, suivant la faculté que la loi leur accorde.

15°. Le Gouvernement s'engage à faire exécuter les travaux projetés dans la traversée de Douai, suivant le projet adopté sous la date du 15 juillet 1817, et à les faire terminer avant la fin de 1821. Dans le cas où l'exécution de ces travaux serait différée pour une cause quelconque, il sera accordé au concessionnaire une indemnité équivalente à la perte dont il justifiera sur sa recette présumée de cent cinquante-trois mille trois cent soixante-trois francs.

16°. Le soumissionnaire s'engage à fournir un cautionnement de quatre cent mille francs, dont il sera libéré après l'exécution des travaux.

17°. Les contestations qui pourraient s'élever relativement à l'exécution des clauses et conditions ci-dessus, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf le recours au Conseil du Roi.

FIN.







